

INTERNATIONAL

NET

انترناشيونال



مملكة المتحدة دولة دولية شاملة
تحتل هذه لك شعبية
وتوزع في جميع أنحاء العالم



انترناشيونال نت يناير 2006 / ذو الحجة 1426

International January 2006 / Zu Alhejrah 1426





EGYPTAIR

The Concept of An Airline

Be our guest

www.egyptair.com.eg



مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761287
Camden Road, Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

إبراهيم عوض

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بن
الحامى بالنقش

مشرط التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة 0122586455 Tel. +2-

إسكندرية 02-03-4275117 Telefax

E-mail: assem355@hotmail.com

سى جول تليفون: 02-03-5745850+

السويس

* ريان أحمد بدوى

محمول: 0123184320 - (2+)

* عبد الرحيم مصطفى

محمول: 0124614924 - (2+)

سوريا

* ريان إبراهيم سليم دير عطاني

تليفون وفاكس

(711999) - (43) - (963+)

* السعودية - جدة

تليفون: (6369985) - (2) - (966+)

فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

توزع في جميع أنحاء العالم



بقلم مستشار التحرير/ عاصم السيد أحمد

تحقيق الوحدة الإسلامية

إفكتك عبد الله بن عبد العزيز عامل المملكة العربية السعودية في مكة المكرمة أعمال القمة الإسلامية الإشتراكية الثالثة التي حضرها ملوك وأمراء ورؤساء وفد 57 دولة إسلامية.

وقد ألقى خادم الحرمين في الجلسة الإفتتاحية كلمة أممها جاء فيها دعوة جلالة تحقيق الوحدة الإسلامية لمواجهة التخلف والتطرف والتكثير على أن نهوض الأمة الإسلامية يستعدي تطوير عقلا ومبروها من فساد الفكر المنحرف الذي ينادي بالتكثير وسلك القاء وتدمير المجتمعات. وأن الوحدة الإسلامية لن تتحقق إلا بإيمان والإخلاص والمحببة إلى أمه إسلامية مبرجة وحكم رشيد. إنقاذ القضاء على الظلم والظلم والعدل على تنمية سلمة شاملة. وتوزيع عقد الفرق والشقات والشفط ليحل محلها عهدا جديدا من الوحدة والحرمة والوفاء فالأمة الإسلامية قادرة على تحقيق أهدافها وهبتها مستعينة بالله في تحقيق ما تصبو إليه.

وإن أقرب التربة الإسلامية خلة العمل الإسلامي المشترك لفطر سنوات القامدة في مجالات السياسة والإعلام والاقتصاد والتنمية والتكنولوجيا ومن أهم ما تستمته القطة:

- ضرورة التحني بالإرادة السياسية الضرورية لتحويل الرؤية الجديدة إلى واقع ملموس.
- زيادة التزام الأعضاء على تنفيذ أحكام ميثاق المنظمة.
- تأكيد الهوية والمصادقية في العمل الإسلامي المشترك.
- تجديد الالتزام بالانتماء والمشاركة الجماعية القاطعة في جميع المحافل الدولية.
- تعزيز التعاون بين الدول الإسلامية لغرض التآزر والتكامل والإصلاح السلم، وإنقاذ القضاة لتقريب على النظام الأساسي لمكة العمل الإسلامية.
- إعدام التقادير الملائمة لزيادة التجارة البينية وتعزيز الإستثمارات المشتركة.
- زيادة ميوزات الأمم إلى الخصخصة لأشعة البحث العلمي والتكنولوجيا.
- العمل على تخفيف وطأة الفقر في دول المنظمة.
- نشر الأفكار الصحيحة من الإسلام وتوجيه الإستراتيجية التطعيمية والإعلامية، ومعارضة التطرف والإرهاب.
- تدريس الثقافة والحضارة الإسلامية في جميع مراحل التعليم، واعتبار محو الأمية مدعا إستراتيجيا.
- التسامح والتعاظم مع الأديان والمذاهب والأقوال.

وتستحق القطة بلاغ مكة الذي أكد ضرورة التعامل مع التحديات التي تواجه العالم الإسلامي من خلال رؤية إستراتيجية تحفظ لاستقلال الأمة، وتوكل القدرات الدولية وتطوئها، والتعامل مع تحديات القرن العادي والعشرين، وتضمن البلاغ رؤية عامة لهذه التحديات وكيفية التعامل معها، كما دعا البلاغ إلى إصلاح شأن الأمة بالإلتزام على كلمة سواء وكبرتها كتاب الله عز وجل وستة رسوله صلى الله عليه وسلم، والتصدي بكل حزم لعدا القطة والإحتراق والفضالة التي تحرف مداها: الإسلام السامية التي تدعو إلى المحبة والسلام والعدالة، وأكد البلاغ على أن الإرهاب ظاهرة عالمية لا يقتصر على أي دين أو جنس أو ولد وأب من تطوير الأنظمة والقوانين البيئية لتجريم كل ممارسات الإرهاب ومفاضة الجيوش الدولية لمواجهة، بجانب إنشاء مركز دولي لمكافحة.

وقد أشاد المؤتمر إلى أهمية قضية فلسطين التي تعتبر القضية المركزية للأمة الإسلامية، وناقشت القطة الرفع في العراق وقيام حكيمه المستورية بما يحفظ وحدته وأمنه واستقراره.

وأكاد المؤتمر لعرق وتطلعات شعب جامد وكثير في تقرير مسير، ويقوله إلى جانب المحكمة الصومالية في سعيها إستدامة الأمن وبهاية أعمال القمة الإسلامية لا تفكر أكمل الدين إحسان أوغلي الأمين الإقليمي حيث أثنى أن الإسلاميين في البسطة الذي يرفض التطرف والإنتلاق، وأهمية التصدي للفكر المنحرف وتغيير المناخ العام، وترسيخ القيم الإسلامية، ومكافحة التطرف المستر بالدين والذهب، وعدم تكثير الألاع الإسلامية، وأهمية إصلاح جميع الأمم الإسلامية ليكن مرجعية فقهية للأمة الإسلامية.

إن نجاح مكة الإستراتيجية بشكل إيجابي لمنظمة المؤتمر الإسلامي ويهدر في الدفاع عن القضايا العربية الإسلامية، والأمل كبير في أن تتحول مقدرات هذه القمة إلى واقع من طريق الصدق والجدي في العمل الإسلامي المشترك، وحتى تتمكن القطة من تنفيذ خطتها المستقبلية وبشرها: العمل الإسلامي من الدم السياسي من دولها بجانب توفير المال اللازم للزقاء، والعالم الإسلامي وتحسين صورة في العالم.

إن مستقبلية جميع الحكومات ضمان الإلتزام الكامل لجميع الأديان وأهمية الإستخدام الأمثل للقواد البشرية والطبيعية والإقتصادية، في العالم الإسلامي، واستعراض مجالات التعاون بين الدول الإسلامية والعمل على تكلم التجمع العربي مع باقي المجتمعات، وأيد من إعادة هيكلة المنظمة وتطويرها وتعظيمها بشكل يتشعب مع مبرحات الشعوب الإسلامية في تحقيق مستوى محقق من التضامن وإعادة صياغة العلاقة مع الغرب والتعاون مع التحديات التي تواجه العالم الإسلامي.

أقرا في هذا العدد	
26	أشواء على إتفاقية الدولية لتحميد المسئولية عن
27	التفجيات الناشئة من الفلوت البحري
28	مارينكين 9 المؤتمر البحري الدولي لتاسع
29	حوار إنترناشيونال مع اللواء بحري
30	شركاء أحمد إبراهيم يوسف رئيس
31	الحكومة القابضة للفلوت البحري والبري
32	تطبيق السفن لمواجهة التفجرات الدولية
33	البيئة التنظيمية عصب الحياة
34	الإجتماع الدوري الحادي والثلاثون مجلس
35	إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية
36	إشادة دولية بميثاء بورسعيد
37	مادة تعرف عن ميثاء أسفنت؟
38	هيئة موانئ البحر الأحمر
39	مادة تعرف عن إتفاقية الكويت؟
40	التجارة الخارجية الصادرات والواردات
41	ليست اسامير... إنها وقائع... ملك بمرودا
42	مقبرة العظمى
43	الملتقى البحري العربي الأول للتعاون التقني
44	المنظمة البحرية الدولية عصر جديد..
45	حقا إن فكر جديد... تزوير جديد... فشل جديد..
46	فساد جديد
47	البلطجة في خدمة النقل البحري الدولي

المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة والمفكر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر

من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار واسع وزيادة مبيعاتها يادرو بالانضمام لعضو مساحة الإعلان



**MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- **Terminal area:** 435000m²
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
6 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.

- **Inland terminal area:** 50000m²
- **Terminal capacity:** 6000 TEU
- **LCL store** 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

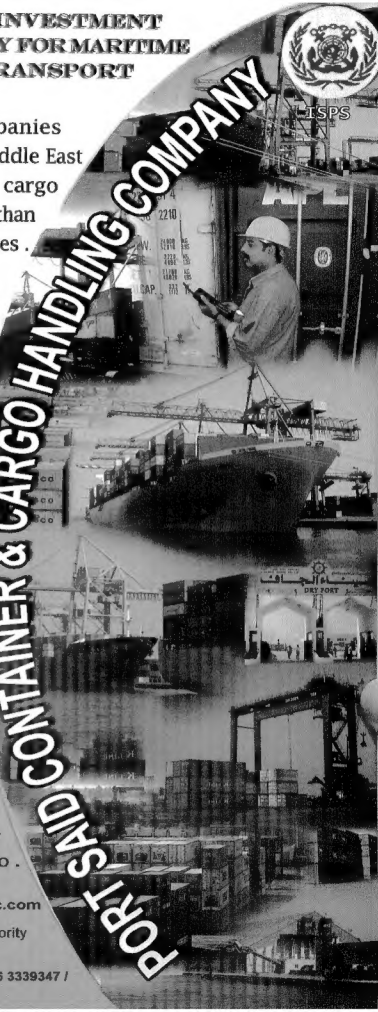
WEB: www.pscchc.com **E-MAIL:** info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority
Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 **Fax :** 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY





أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يهنئون

الأستاذ / محمد أحمد مصيلحي

مرشح الحزب الوطنى الديمقراطى

لعضوية مجلس الشعب

عن دائرة باب شرق - فئات

محافظة الإسكندرية

لفوزه الساحق فى إنتخابات

مجلس الشعب عام 2005

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

لخدمة أهالى الدائرة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس القائد

محمد حسنى مبارك

رئيس الحزب الوطنى الديمقراطى

ورئيس الجمهورية





Royal Logistics

رويال للخدمات اللوجستية



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزى المستورع ... عزيزى المصدر
إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
..... ففبراء الشحن الدولى يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرّب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تقطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من وإلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البحرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ عن فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤١٩٩٩٤٤ - ٤١٨٤٣٣ - ٤١٨٤٣٢ - ٢٠٢ - ٤١٨٤٣٢٨
مكتب الاسكندرية : ١٠ ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت: ٤٨٣٨٩٥١ - ٤٨٣٨٩٥٢ - ٢٠٣ - ٤٨٧٧٧٢
مكتب ميناء السفن: العين السفينة - السويس
ت: ٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥ - ٣٧١٠٠٥ - ٢٠٦ - ٣٧١٠٢١٩
مكتب بورسعيد: ٧١ عن الميناء - بورسعيد - مصر
ت: ٣٣٥٢٩٤١ - ٣٣٥٢٩٤٢ - ٢٠٦ - ٣٣٥٢٩٤٣
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٣٦٧١٤٦٨ - ٣٦٧١٤٦٩ - ٢٠٢ - ٣٦٧١٤٦٩ - ٢٠٤ داخلي



حركة الموانئ المصرية خلال شهر أكتوبر 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال أكتوبر 2005

البيان	الجمهورية	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط
بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة
15255	803	148	0.5	74.4	364.3	0.0	91.3	402.7	507.1
952.0	0.0	0.0	0.0	61.9	340.5	0.0	0.0	443.2	103.4
778.9	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	3.5	7.0	663.2
328.8	0.0	0.4	0.0	15.1	43.1	0.0	0.0	0.0	162.1
94.5	0.0	0.1	0.0	3.4	63.4	0.0	0.0	16.2	1.5
276.1	0.0	0.0	0.0	145.0	32.7	0.0	0.0	0.0	107.4
3038.8	80.3	163	67.2	299.4	407.9	3.5	56.4	1253.3	918.0
976.3	28.8	0.0	0.0	0.0	388.1	0.0	93.3	0.4	4.0
4812.6	118.2	15.3	67.3	299.3	1186.6	3.5	681.9	1525.7	922.9

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أكتوبر 2005

البيان	الجمهورية	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط
بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة
532.8	170.7	23.0	0.0	58.6	57.7	0.0	58.4	86.7	121.0
92.7	0.0	12.4	0.0	29.5	11.3	0.3	2.2	0.0	37.8
2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	0.0
912.0	165.3	1.5	124.3	191.6	189.3	48.3	7.1	96.7	51.9
372.7	0.0	1.3	0.0	0.2	364.4	0.0	0.2	5.5	1.2
252.7	5.0	0.2	0.0	0.0	84.7	27.4	7.1	116.9	16.4
295.6	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	9.0	125.8	155.6
2459.0	294.0	57.2	124.4	279.8	710.5	112.8	84.0	454.1	383.1
925.4	0.0	0.0	0.0	348.3	0.0	574.5	0.9	0.0	0.0
3384.4	294.0	57.2	124.4	279.8	1058.8	112.8	693.5	435.8	384.8

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالوانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسية للسفن خلال أكتوبر 2005

البيان	الجمهورية	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط
بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة
359	134	0	0	11	16.8	0	209	69	18.8
34	0	0	0	1	6	0	0	21	6
32	0	0	0	3	0	36	1	4	6
87	0	0	0	11	32	0	0	3	1
25	0	0	0	2	19	0	0	3	1
35	0	0	0	23	4	0	0	4	32
1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
93.9	14	0	0	46	26.8	1	2.6	30.8	26.3
36	0	105	87	29	0	0	22	0	1.8
181	0	0	0	33	12	0	61	0	25

وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بنك معلومات النقل البحري
4 شارع المطلة - الإسكندرية
٤٨٩٦٩٦٤ - ٤٨٩٦٩٤١ - ٤٨٩٦٩٤١ فاكس: ٤٨٩٦٩٦٤



مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانئ

إحصاءات الموانئ المصرية

* قرر الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة عقد مؤتمر في أول يناير الجاري بالقاهرة يتناول الترتيب الإداري لدعم القطاع الخاص والقوى البشرية التي تعمل به، ويشارك في المؤتمر رؤساء الأجهزة والهيئات والمصانع الحكومية وبعض أعضاء هيئة التدريس والمراكز العلمية والمختصة.

* عقد الامتحان العملي والنظري للحكام الزبائين لكرة اليد بالقاهرة يوم 6 يناير الجاري، ويشارك فيه 30 دارساً من كلية التربية الرياضية ببورسعيد والإسماعيلية.

* تستضيف مصر بطولة كأس الأمم الأفريقية رقم 25 في الفترة من 20 يناير الجاري وحتى 10 فبراير القادم، ويشارك في البطولة 16منتخباً أفريقياً، وتصل قيمة تذاكر البطولة إلى 8 ملايين جنيه مصري.

* تقدم الحكومة المصرية بعد إعادة تشكيلها ببرنامجهما لجلس الشعب في النصف الثاني من شهر يناير الجاري.

* يعقد المجلس الاستشاري للمنظمة الدولية للهجرة مؤتمره بالعاصمة اليونانية أثينا يوم 23 يناير الجاري تحت رعاية السيدة سوزانا مبارك قرينة الرئيس، ويضم المجلس عدد كبير من رؤساء كبريات المنظمات والمؤسسات الخاصة في العالم.

* تجري الانتخابات البرلمانية الفلسطينية يوم 25 يناير الجاري، وتتمثل هذه الانتخابات حدثاً تاريخياً بالنسبة للفلسطينيين والعديد من الأطراف والقوى الإقليمية والدولية الأخرى التي تربط ويتداخل أمنها ومصالحها لكل ما يتصل بالقضية الفلسطينية من تطورات.

* تزور القاهرة أواخر يناير الجاري بعثة بريطانية تضم عدداً من رؤساء شركات الخدمات المالية والتأمين والبنوك، حيث تنلق مع رؤساء الهيئات الرقابية ورؤساء البنوك وشركات التأمين والتمويل العقاري والمستثمرين في وزارة الاستثمار، وسيتم بحث التعاون المشترك في برامج للمشاركة بين القطاع الحكومي والقطاع الخاص، وسيلفوض المناقصات الاقتصادية والتجارية.

وبتم خلال شهر يناير الجاري:

* عقد اجتماعاً استثنائياً لمنظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) بفينا للتل في خفض الإنتاج في حال تراجع الطلب عليه.

* عقد المنتدى العالمي الاقتصادي (الفايس) اجتماعه السنوي بسويسرا، وقد وجه المنتدى الدعوة للرئيس محمد حسني مبارك والدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وعدد من الوزراء الاقتصاديين للمشاركة في الاجتماع.

* يتم إعلان أول نتائجها تعان قانونية وإطارية مؤسسية لجميع رؤساء دول حوض النيل المعشر على سياسة واستراتيجية مائية واحدة ملق عليها بالإجماع عقب إعلانها في أدبيس أبابا بالنيبي.

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية خلال أكتوبر 2005

البيان	الجمهورية	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط
بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة
53534	754	284	470	38600	27612	20398	8133	10132	18285
149708	131423	66423	65000	18285	10132	8133	10132	18285	10132
96410	84637	44061	40556	17799	6143	5650	187	407	1486
594	0	0	0	594	187	407	1486	187	407
23550	2950	0	2950	19650	11406	8194	11406	8194	11406
328616	216754	107768	108976	108976	35580	33372	33372	33372	33372

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر أكتوبر 2005

البيان	الجمهورية	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط	البحر الأحمر	البحر المتوسط
بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة	بضاعة عامة	بضاعة خاصة
200195	3950	14282	40661	65785	38151	13918	15448	15448	15448
200094	3145	9178	69738	98766	80728	13189	15350	15350	15350
300186	7095	23460	118399	164551	118879	27107	30798	30798	30798



دكتور / مدحت عباس خلوصي
مساعد عميد كلية النقل البحري
الدراسات العليا

هذه الاتفاقية سبقتها إتفاقيتان دوليتان إرتمتت تحديد المسؤولية الناشئة عن التلوث والتأثير من الإتفاقيتين الدولية لتحديد المسؤولية الناشئة عن التلوث 1969 وبرتوكول 1972 والمعروفة بالاتفاقية "Civil Liability Convention" CLC وإتفاقيته الصندوق الدولي للمضوضات 1975 وبرتوكول 1972 (IOPCF) والمعروفة بإتفاقيته International Oil Pollution Compensation Fund, Pollution Composition Fund، حيث جاءت هذه الإتفاقيتان للإعلاء الذي تتركه مطعما بواسطة الإتفاقيتين CLC و IOPCF. حيث إجمعت الإتفاقيتان بالتأثير الناشئ عن فضائع السفينة مع عدم الأذى في الإستيطان أو الإستغلال المستغل في مواردها بوقود أو إيداع سفينة بضائع لثاقفة بتحول وضعت الإتفاقيتان تحديد المسؤولية كما التأثرت إلى نقل زيتها إلى السفن التي تعمل في نقل ومخازن التلوث ولا تعاقب غيرها من السفن، فقامت الإتفاقيتان الدولية لتحديد المسؤولية عن التلوث الناشئة عن التلوث بزيوت وقود السفن 1992 المحافظة على التوازن بين الإتفاقيتين السابقتين حيث لا تشمل إتفاقي (BOPC) Bunker Oil Pollution Convention عند إطلاق الإتفاقيتين المستحدثتين فهذه الإتفاقيتان ليس ديلا من إتفاقيتا تحديد المسؤولية الناشئة عن التلوث 1992 CLC، كما أنه ليس الغرض منها تعديل أي حق من حقوق تحديد المسؤولية طبق الإتفاقيتا تحديد المسؤولية 1975مستحدثتها.

جاءت الإغتیابة لتعطى الثوب الثانی من الزئبد، الیهدروکربوئیة فی تستعمل أو یقصد استعماله کالوقود أو لیسیر سفینیة أو لتجذیم مکنیاتها، وكذلك الیهدروکربوئیة الناشئة عن استعمال هذه الزئبدات وذلک والذی یتبع جمعیها فی سستیة المکنیات (Bunker Oil) مادة S/1 من الإغتیابة. لذلک ذلک من التیزمن فی الزئبد الیهدروکربوئیة ویشاعن ذلک الیهدروکربوئیة فالزئبد الخلف هو ذلک الیهدروکربوئیة الیة تطبق علی الإغتیابة فی ذلک التیزمن یتبع نوعیات الزئبد من ذلک تعجید لیسیر السفینیة وذلک أن عدم إغتیابها کما یأفلر فی القصد من هذه الزئبد، فذلک أن القصد من استعمال هذه الزئبد فی سفینیة السفینیة الیة جمیع زئبدات داخل موانئ الموانئ، الإستولک أو لداخل سفینیة أو کما وردت للمکنیات تطبق علیها الإغتیابة، أما إذا ذلک الزئبد یفصل مقولقة بحد أو داخل موانئ السفن أو داخل أنیبب القاطلة فلا تطبق علیها الإغتیابة.

سببه إلى تسرب أو إنسكاب للوقود (مادة 2/أ)، كذلك فشل الكافيتية التي من شأنها أن تملأ فجلاً للتدابير الوقائية لمنع إشتعال الزيت والتي يجب تنفيذها لتسبب تسببها التآكل، ولا تخضع الإختناقات والتفتيات والمصاراة الناشئة عن الإشتعال، والتفتيات الناشئة عن التبريد.

أما من حيث المكان المطلوب تطبيق الإختناقات متطلب الإختناقات في التفتيات التي يصعب الأرض أو المياه الداخلية أو البحر أو الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة على طرف من الإختناقات (مادة 2/أ2)، وأما بالتسبب في التلف الطويل في الإختناقات والتي لم تنشأ منطقة إقتصادية خالصة تطبق الإختناقات في المنطقة الواقعة خلف البحر الإقليمي والتي لا تكثر من 200 كلم بحري من طول الأساس الذي تتعمده المنطقة طبقاً للقانونين (مادة 2/أ2)، كما تطبق الإختناقات في التفتيات القارية التي تتخذها الدولة أيضاً (مادة 2/ب).

المادة 2/ج: التسبب في التلوث

جعلت الاتفاقية المسؤولية مسؤولية مشتركة على مختلف المستويات من التخطيط إلى التنفيذ. وقد أثبتت فاعلية المسؤولية المشتركة في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. كما أنها تساعد على تحسين الأداء العام للمنظمة. وتعد المسؤولية المشتركة من أهم سمات المنظمات الناجحة. وتعد المسؤولية المشتركة من أهم سمات المنظمات الناجحة. وتعد المسؤولية المشتركة من أهم سمات المنظمات الناجحة.

بمعنى أنه لا حاجة للسلطات المتضررة لثبات خطأ ملك السفينة
بأن تقوم بالسفينة، إلى أن يجدد وقوع السفينة المتضررة
ينشأ السفينة على ملك السفينة والرقم عن ذلك يمكن
الملك أن يتجنب السفينة إذا أثبت أن التفتيات ترجع إلى
ملك حربي (مادة 1/3/3)، أو قاهرة (مادة 1/3/3) أو
أعمال تخريبية (مادة 1/3/3)، أو بسبب خطأ من السلطات
اللاحقة يرجع سببه إلى خطأ السلطات المتوطة (مادة 1/3/3)
جـ، أي أن الضرر الذي يلحقه إذا بدلك أن يلقى عبء الإثبات
على السفينة بدلاً من جعله على المتضرر.

ت من أجل تحقيق هدفين عامين الهدف الأول هو
سكاب وفقد السفينة إلى البحر لتجنب تلوث البيئة
هدف الثاني من الاتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية
يكن تعويض من أصابه ضرر ناشئ عن تلوث البيئة
الأمم المتحدة لقانون البحار).

ولكن قد تنشأ مشكلة في حالة التلف الناشئ عن حدث إنسكاب لوقود السفينة بين أكثر من سفينة وتختلف الزيوت المنسكبة بدرجة تسمح فيها غير قابلة للفصل، في هذه الحالة سيشارك جميع ملاك السفن المسببة للتلوث المتساوي ولكن فقط في الجزء من التلغيات المقتطعة الغير قابلة للفصل أما بالنسبة للجزء المنفصل فتحملة السفينة المسببة له.

ولا تطبق الاتفاقية على السفن الحكومية عندما تستعمل
في أغراض غير تجارية ما لم تعتبر الدولة المتعاقدة غير
ذلك. أما جميع السفن التجارية سواء إذا كانت خاصة أو
ملوكة للدولة فتخضع للتأجير أو للتخصيص كما حدده
الاتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية عن التلوث الناشئ عن
وقوع السفينة 2001 (BOPC).

كما تعرضت الاتفاقية للحالة التي يتدخل فيها الممثل لإتخاذ
سفينة أو كمثل أي شخص إتخاذ الإجراءات الوقائية
حيث لم تعلى أي منهم من المسؤولية إذا تسبب في حدوث
الاستنساك (مادة 5/هـ).

لم تفسح الإطفاية هدأً لمسئولية مالك السفينة كما فعلت كل من الإطفاية الدولية لتعديد المسئولية عن التلوث 1969/CLC1992 ولكن تشارك المطالبات الناشئة عن التلوث برزت الوقت. BOPC المطالبات الأخرى الناشئة عن الملكية طبقاً للإطفاية الدولية لتعديد المسئولية 1976/1996.

ضماناً للحصول المتضرر على التعويض نظمت الإنفاذ
شاهدا في وقت شأن الإنفاذ على تنفيذ المسؤولية عن
التقريب 1969/1967 CLC192 ضرورة وجود تأمين إجباري
عند التلويح البحري والزيت، وبالرغم من أن المسؤولية
عن التلوث الناشئ عن ريت تحت المسؤولية قد نشأ ضد
أشخاص مختلفة على حد تعريف "مالك السفينة" إلا
أن الإلتزام بالتأمين الإجباري أو الضمان المالي وصفته
الإنفاذية بغير مألوف بما لك السفينة المسؤول إسمه في
شهادة التسجيل، وتضعف له السفن التي تبلغ حمولتها
1000 طن حمولة كلية (مادة 1/7)، أما بالنسبة للسفن
التي تقل حمولتها الكلية عن 1000 طن فتنفذ لقانون
الداخل.

جميع السفن التي تزيد حمولتها على 1000 طن حمولة كلية سواء إذا كانت مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية أم لا يتعين أن تحمل "شهادة تأمين ضد الطوفان من زيت الوقود" طبقاً لاتفاقية BOPC. أما السفن الصغيرة فلا يطلب منها الحصول على تأمين، ولكن مازالت تخضع لنظام

كما أن خدمات بحرية صينية أخرى تقدمت للفرق في الإنقاذ في التلوث النفطي عن السفن المسجلة في دولة ليست طرف في الإنقاذية ومن أجل ضمان حصول الدول الأولى على التعويض لا يسمح للسفينة الغير مسجلة في دولة طرف في الإنقاذية والتي لا تحمل شهادة تأمين ضد التلوث من وفود السفينة باستعمال الموانئ أو التسهيلات البعيدة عن الساحل والواقعة في البحر الإقليمي للدولة الطرف في الإنقاذية، بمعنى أنه لا يسمح لها بدخول هذه الموانئ أو الرباط على التسهيلات البعيدة عن الساحل والتي تقع في البحر الإقليمي، أما إذا كانت السفينة مسجلة في دولة طرف في الإنقاذية وبمع ذلك لا تحمل شهادة تأمين ضد التلوث من وفود السفينة فلا يسمح لها بالعمل سلقاً بمعنى لا يسمح لها بالبحر أو التفرغ، السفن الملوكية لدولة طرف في الإنقاذية ليست في حاجة إلى حمل "شهادة التأمين" ولكن شهادة تقرر فيها سلطات الدولة ملكية السفينة وتقرر أن المسؤولية ملطقة طبقاً لنصوص اتفاقية BOPC.

في فرض الصالات التي تكون فيها السفن مستثناء من تطبيق اتفاقية BOPC فلا يطلب منها حمل هذه الشهادة والقصص مما السفن التي تقل حمولتها من 1000 طن حمولة كلية، وبالرغم من ذلك تستطيع أي دولة طرف في الإنقاذية أن تستثنى السفن التي تعمل داخل مياهها الإقليمية من تطبيق النص الخاص بالتأمين الإلزامي.

السلطات المخولة بإصدار شهادة التأمين الإلزامي:

بالتسوية لسفن المسجلة في دولة طرف في الإنقاذية يجوز لسلطات هذه الدولة أن تصدر "شهادة التأمين" بتفصيلا كما يجوز لها أن تفوض القيام بهذا العمل لمعد أو منظمة ولكن على جميع الأحوال يقع على الدولة الطرف في الإنقاذية الإلتزام بضمان سرمان الشهادة وتوافر الضمانات الضرورية من أجل التأمين أو شهادة التأمين (مادة 3/3/7) وفي حالة تفويض القيام بهذا العمل يتعين تبليغ بنود وشروط عملية التفويض للسكربتير العام لمنظمة البحرية الدولية (مادة 3/3/7).

السفن المسجلة في دولة ليست طرفاً في الإنقاذية لا يجوز لسلطات هذه الدولة أن تصدر "شهادة تأمين ضد التلوث من الوارد". لذلك عندما لا تكون السفينة مسجلة في دولة طرف في الإنقاذية يجوز لهذه السفن طلب هذه الشهادة من أي سلطة مناسبة في أي دولة طرف في الإنقاذية ذلك أن المادة 3/3/7 أجازت إصدار هذه الشهادة لهذه السفن من أي سلطة مناسبة في أي دولة طرف في الإنقاذية.

ويتكون جميع الشهادات الصادرة من دولة طرف في الإنقاذية معترف بها كما تكون سارية المفعول في مواجهة جميع الدول الأخرى (مادة 9/7).

بالإضافة إلى ذلك يجوز للمؤمن تجنب المسؤولية إذا كان التلوث ناشئاً عن توطأ من لملك (معمل غير مشروع منه)، وبالرغم من ذلك لا يسمح للمؤمن بتوجيه الدفوع المقررة طبقاً لعقد التأمين إلى الطرف الثالث حسن النية. على ذلك فالطرف المقررة طبقاً لعقد التأمين ملك (خرق المؤمن) له لجباة أحسن النية) لا تسمح للمؤمن تجنب المسؤولية أمام الطرف الثالث.

وقد أعمل المؤمن الحق صراحة في أن يشارك مالك السفينة في إتخاذ الإجراءات.

البحيرات المصرية والسّم فى العسل

يقلم / إبراهيم أحمد على مترجم اللغة الفرنسية بهيئة ميناء الإسكندرية

وهب الله مصر العليد من البحيرات حيث تعتبر إحدى الثروات الطبيعية التي يمتلكها مصر ومصدر هام وحوى للثروة السمكية تساهم بشكل كبير في سد الفجوة الموجودة بين عرض ومطلب البروتين الحيواني لذا نعتّم الظروف الاقتصادية ضرورة وضع إستراتيجية من أجل حسن إستخدام هذا المصدر الهام والحيوي



أنواع البحيرات
يمكن تقسيم البحيرات المصرية إلى ثلاثة أنواع
* **تشيديّة الملوحة:**
بحيرة البردويل بحيرات منطقة السويس والبحيرات المرّة والتساح وبرزسى
* **متوسطة الملوحة:**
وهي بحيرات شمال الدلتا البراس - إنكو - مريوط
* **المياه الحلوّة:**
وهي بحيرة ناصر هذا وتعرض تلك البحيرات لخطر تآكل الشواطئ وارتفاع منسوب مياه البحر الناتج من التغيرات المناخية (الإحتباس الحراري) وتشير بعض التقارير الحديثة إلى أن خطر تدهور بحيرة ناصر (خزان المياه العذبة) من جراء زحف الرمال الشواطئ القريبة ما يهدد قدرتها الإستيعابية لتكمية المياه الحلوّة وهناك خطر أن يهدد بحيرة البردويل والتي إستطاعت أن تزود الأسماك (الغالبية بمشتمها السمكي هذا الخطر الناتج من إعلان الحكومة المصرية عن زراعة 400.000 فدان وما ينتج من ذلك من مياه الصرف الزراعي مما يؤثر في طبيعة تلك البحيرة وأنشطة الصيد بها

البحيرة في طريقها للإفناء وتزايد أنواع أخرى قادرة على تحمل آثار التلوث ومن الجدير بالذكر أن هناك ما يقرب من 24.000 مصنع منها 700 مصنع عملاق 5% من مجرى تلك البحيرات تتخلص من 270 طن) من مخططاتها يومياً (حوالي 270 أنشطة الصيد بغير بلوغ
2 - **الجبّاف "تصريف البحيرات"**
أما في زيادة الرقعة الزهرية قامت الدولة بتجهيز بعض مساحات البحيرات بالإضافة إلى تأثير التوسع الحضري ومشروعات التنمية من قنق القنوات والترع وإقامة الطرق ومشروعات الري والغار. طبقاً لتقارير وزارة الزراعة عن أكثر مجرى فقد جزم من مساحتها هي بحيرة المنزلة حيث كانت مساحتها 750.000 فدان سنة 1950 ومساحتها الحالية 130.000 فدان فقط. إن بحيرة البردويل مازالت تعتبر أنظف بحيرة مصرية ومزارع تحتفظ بكامل مساحتها
3 - **تقصي للوحة**
وأيضا تعاني بعض البحيرات المصرية من نقص للملح (التقلية) وما يعطى الفرصة لعمد بعض الطحالب المائية الصلبة يورد الماء مما يعيق أنشطة الصيد بها

بأسعاده بالتعاون بين كل من وزارة الزراعة ووزارة التعليم العالي والبحث العلمي ووزارة الداخلية تتضمن أسس ومعايير العمل من أجل إنقاذ البحيرات المصرية والتي تبلغ مساحتها حوالي 10227 كم² وقد أشارت الوثيقة إلى المخاطر التي تحيط بالبحيرات وهم ثلاثة مخاطر
1 - التلوث
2 - الجفاف
3 - نقص الملوحة
1- **التلوث:** حيث سحب عينات وقامت الجهات المعنية بتحاليلها للتعقيم من التلوث التالي:
تؤثر 9 من 10 من البحيرات المصرية حتى عناصر قلبية (جودة) وأخر عاقله تتعدى ما تشير إلى إعاقة الحيوية كما أن مياه تلك البحيرات تعاني وتعرض لتغيرات كيميائية خطيرة من إفناء المياه المستعملة والنفائات والمخلفات الصناعية والصرف الزراعي وتغير شبه يومي وبنود أي معالجة وفي تقرير خاص صادر من منظمة الأمم المتحدة مريوط مضمونة تشير إلى ما يتعرض له تلك البحيرة من آثار التلوث المدمرة طوال الثلاثين عام الماضية وأشار التقرير أيضا إلى أن هناك أنواع من الأسماك بتلك

حيث إنها عامت في العقود الماضية من سوء الإدارة سواء إستخدام واستفقت كسبل لتفائيات ومخلفات المصانع ولكن مع تزايد الإهتمام العالي بصيانة البيئة والمطالبي الدولية بحسن إستخدام الثروات الطبيعية تبنت الحكومة المصرية العديد من السياسات تشديدا من التوجه الحيوي لصيانة البيئة
إحدى هذه السياسات تهتم بفضية البحيرات المصرية وتقوم بتنفيذها وزارة المياه بالتعاون مع بعض الوزارات المعنية مثل وزارة البحث العلمي ووزارة الزراعة في العاشر من إبريل 2005. تنفذ وزارة المياه من أجل مؤتمرا بالاقامة بهدف وضع أسس ومعايير تنمية البحيرات المصرية وتنظيم العائدات الاقتصادية لسكان شواطئ تلك البحيرات والعمل على خلق توازن بين تلك المنشآت المائية والبيئة المحيطة بها وذلك في حضور ممثلين من وزارة التنمية الاقتصادية وممثلين من وزارة الزراعة ورئيس الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية
وقد نفذ المؤتمر إلى ضرورة تصانيف جهود الجهات المعنية لحد من إلقاء النفايات والمخلفات والتعايشة بالبحيرات وقامت وزارة البيئة بتنظيم ورشة عملية في 2002 ورقة على السادة أعضاء المؤتمر قامت

"يا أيها النفس مطمئنة • أرجع إلى ربك راضية مرضية •
فادخل في عبادتي • وادخل جنتي" صدق الله العظيم

البقاء لله وحده



أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والأسى

فقيد الشباب بالإسكندرية

المغفور له يا ذن الله

المهندس / كريم حسين زاهرياقوت

مدير عام شركة سليم إنترناشيونال

وعضو مجلس إدارة

نادى سبورتنج الرياضى عن الشباب سابقاً

ونجل الزميل العزيز والأخ الفاضل

اللواء بحرى متقاعد

حسين زاهرياقوت

ويشاطرون أسرة الفقيد الأحزان فى مصابهم الأليم

أسكنه الله فسيح جناته

وألهمنا وأهله وذويه الصبر والسلوان



معاد الله العليوي

“وقلوا أعمالوا فتسرع إله عملكم ويسوله والمؤمنون”

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للتقانة البحرية والبحري



شركة الاسكندرية للتداول الفلوات والبحري

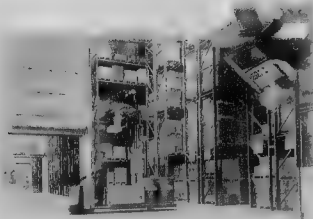
الترافد في مجال تداول الفلوات في جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 - 2000 Q.M.S
أستمدت الجمعية العمومية لشركة الاسكندرية لتداول الفلوات والشعاع بتمائة السيد البشري ا/ع محمد احمد ابراهيم يوسف ورئيس مجلس ادارة الشركة القابضة للتقانة البحرية والبحري يوم الأربعاء الموافق 2005/9/28 من قبل الشركة القابضة بالاسكندرية وبمصر بمدة سنتي الخيار ابركي المعاملات التجارية في 2005/6/30

قائمة المركز المالي المحصلة في 30/6/2005		قائمة المركز المالي المحصلة في 30/6/2004	
2005/06/30	ا ل ب ب ن	2004/06/30	ا ل ب ب ن
309572 (209040) 49042	الاصول طويلة الاجل المطلوب: جميع الاملاك ماليات تحت التأسيس	299436 (185202) 39671	ايرادات التشغيل مجموع: كافة ايرادات التشغيل مطلوب: الربح
77049 17626	استثمارات في اموال شركات اخرى الاصول غير مملوكة	55575 21305	مطلوب: الربح ايرادات استثمارات مالية مخصصات الخسائر المالية مخصصات الخسائر رؤس المطروحة وديون مخصصات اموال ائتمانية مخصصات ايرادات اخرى مخصصات بدائل الاملاك ارباح وخصائر مطروحة
252349	مجموع الاصول طويلة الاجل	230785	مطلوب: الربح
28982 12005 85895 90654	المخزون مطلوب: (بعد خصم المخصصات) مخصصات مخزون مختلفة مخزونات بالحدائق والمخزون	30495 11880 67732 76957	المخزونات المتداولة المخزونات المتداولة المخزونات المتداولة المخزونات المتداولة
217536	مجموع الاصول المتداولة	187064	مطلوب: الربح
30707 20936 216221	المخصصات مطلوب: الربح مخصصات مخزون مختلفة مخصصات مخزون مختلفة	28269 12549 177210	مطلوب: الربح
267864	مجموع الالتزامات المتداولة	218028	مطلوب: الربح
(50328)	رأس المال الاعلى	(30964)	مطلوب: الربح
202021	إجمالي الاستثمار ونتم فنيه	199821	مطلوب: الربح
123000 64066	رأس المال المدفوع الاحتياطيات	123000 58230	مطلوب: الربح
187065	مجموع حقوق الملكية	181230	مطلوب: الربح
5346 9609	الالتزامات طويلة الاجل فروع من ايجدوك مخصصات دائنة اخرى طويلة الاجل	6683 11908	مطلوب: الربح
202021	إجمالي قروض الاستثمار	199821	مطلوب: الربح
2005/6/30	ا ل ب ب ن	2005/6/30	ا ل ب ب ن
116326 (20376)	مطلوب: الربح مطلوب: الربح	104714 (24827)	مطلوب: الربح
(82253)	مطلوب: الربح	(118364)	مطلوب: الربح
13697	مطلوب: الربح	(38477)	مطلوب: الربح
76957	مطلوب: الربح	115434	مطلوب: الربح
90654	مطلوب: الربح	76957	مطلوب: الربح



ROYAL WIM BOSMAN

ROYAL WIM BOSMAN EGYPT
MAKING YOUR LOGISTICS WORK



Royal Wim Bosman's
4000m², bonded warehouse
in Sokhna Port, offers you
optimum warehousing and
a complete package of
value added services

Royal Wim Bosman provides
national distribution all over
Egypt and tailor-made logistic
solutions. We deliver your
goods in the most safe and
efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt
29 Farid Street - Heliopolis
Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 291 32 15
Fax: +202 414 88 77

Royal Wim Bosman Warehouse
Sokhna Port
Suez, Egypt
www.royalwimbosman.com



آخر أخبار هيئة قناة السويس

المؤتمر الصحفي لإعلان رسوم العبور

• عقد الفريق / أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس، مؤتمراً صحفياً علنياً بقاعة الاجتماعات ومركز إيجات هيف في السويس بالإسماعيلية - شهدته أعضاء مجلس الإدارة، وممثلو أجهزة الصحافة والإعلام المصرية والعربية والأجنبية.

وذلك لإعلان الرسوم الجديدة لعبور السفن في القناة التي ستطبق اعتباراً من 15 مارس 2006، وفي ندبة المؤتمر (من الفريق/ أحمد فاضل) أكد أن رسوم التجميع أنواعاً من السفن العابرة للقناة بنسبة 3.6% وتختلف المشور رقم 7/2004 بشأن تخفيض على السفن الناقلات للنفط القادمة من الخليج للركائس المسجلة في الكويت على أن تخفيض على رسوم عبور الناقلات للنفط القادمة 200 ألف طن فلكل.

• # زيادة أسعار البترول، وتوقع إستراتيجيا في مستوي مرتفعة ولكن أقل من السائد حالياً مما يرفع أيضاً من قيمة البترول المحقق بعبور قناة السويس.

• تكديت التي تغير حالياً في إما ثلاثت معاملة بالتعاون مع السعيد. وهذه لها رسوم خاصة بها، وبالنسبة التي التي لا تستطيع خطوط الانابيب إستخدامها حالياً، وهذه الكمية لا يكون أمامها إلا طريق قناة السويس أو طريق رأس الرجاء الصالح، وقد أظهرت دراسة الرسوم إرتفاع البترول الذي تحمله هذه الناقلات بما يرق رسوم العبور.

• زيادة وأريد البترول الأوروبية من الفحم خاصة من أستراليا ويوجب أفريقيا نتيجة زيادة الإضمام على الفحم في تشغيل محطات الكهرباء.

وفي هذا الصدد أجب أن أغير أنه لا مهرب من إرتفاع أسعار البترول الأخيرة في تطوير وتوسيع المجرى الملاحي للقناة، والوصول بالملاحة البترول إلى 62 قدم - كما إستطلعت القناة إستجابة حركة ناقلات الصب المعاملة العاملة في نقل الحديد الخام والفحم.

• تصن كير في الأسواق للملاحة لسفن الحاويات وعاملات السيارات، والذي إتخذ على زيادة نوايا الشحن على الطرق الرئيسية.

• زيادة كميات البترول العابرة للقناة نتيجة زيادة الطلب العالمي على البترول الخام.

• # التعاون والتكامل مع "سويس"

• بدأت هذه السياسة في عام 1997 وقد تحقق حتى الآن إجمالي السفن المستفيدة 675 سفينة بحمولتها بلغت 118 مليون طن، وإجمالي الإيرادات 83 مليون طن.

• تحسين رسوم العبور على المبدأ المقرر القائل على هذه الناقلات والذي يتراوح ما بين 3% و5% و10%.

• # بالإضافة إلى ما سبق - يجب أن نأخذ السياسات التسويقية التي إتخذتها الهيئة في تشغيل السفن على إستخدام طرق قناة السويس، والتي من أهمها:

• سياسة التخفيضات للسفن التي تصل على الخطوط الدولية والتي تتصلق لها القناة الورق المناسب، وقد أسفرت هذه السياسة عن تحقيق إيرادات إضافية للقناة.

• تخفيض وتطبيق إتتجار للسفن العابرة للقناة عن طريق السماح للسفن التي تصل بعد الميناء المحدد للقائيل دخول القناة مقابل رسوم إضافية يتراوح ما بين 3.6% و5% و10%.

• وقد أدى كسب البترول الذي بدأ عام 1996 بلغ على سفن المستفيدة من خدمة العبور السريع 6040 سفينة حققت إيرادات قدر 130 مليون دولار حتى أكتوبر 2005.

• تخفيض رسوم العبور للناقلات المحلية التي تنبر للقناة الفارغة.

• دعم الناقلات لصفاء الهيئة - منح التخفيضات لسفن السياحة.

• منح التخفيضات للناقلات الغاز الطبيعي المسال LNG

• إرتفاع أسعار البترول، وتوقع إستراتيجيا في مستوي مرتفعة ولكن أقل من السائد حالياً مما يرفع أيضاً من قيمة البترول المحقق بعبور قناة السويس.

• تكديت التي تغير حالياً في إما ثلاثت معاملة بالتعاون مع السعيد. وهذه لها رسوم خاصة بها، وبالنسبة التي التي لا تستطيع خطوط الانابيب إستخدامها حالياً، وهذه الكمية لا يكون أمامها إلا طريق قناة السويس أو طريق رأس الرجاء الصالح، وقد أظهرت دراسة الرسوم إرتفاع البترول الذي تحمله هذه الناقلات بما يرق رسوم العبور.

• زيادة وأريد البترول الأوروبية من الفحم خاصة من أستراليا ويوجب أفريقيا نتيجة زيادة الإضمام على الفحم في تشغيل محطات الكهرباء.

وفي هذا الصدد أجب أن أغير أنه لا مهرب من إرتفاع أسعار البترول الأخيرة في تطوير وتوسيع المجرى الملاحي للقناة، والوصول بالملاحة البترول إلى 62 قدم - كما إستطلعت القناة إستجابة حركة ناقلات الصب المعاملة العاملة في نقل الحديد الخام والفحم.

• تصن كير في الأسواق للملاحة لسفن الحاويات وعاملات السيارات، والذي إتخذ على زيادة نوايا الشحن على الطرق الرئيسية.

• زيادة كميات البترول العابرة للقناة نتيجة زيادة الطلب العالمي على البترول الخام.

• # التعاون والتكامل مع "سويس"

• بدأت هذه السياسة في عام 1997 وقد تحقق حتى الآن إجمالي السفن المستفيدة 675 سفينة بحمولتها بلغت 118 مليون طن، وإجمالي الإيرادات 83 مليون طن.

• تحسين رسوم العبور على المبدأ المقرر القائل على هذه الناقلات والذي يتراوح ما بين 3% و5% و10%.

• # بالإضافة إلى ما سبق - يجب أن نأخذ السياسات التسويقية التي إتخذتها الهيئة في تشغيل السفن على إستخدام طرق قناة السويس، والتي من أهمها:

• سياسة التخفيضات للسفن التي تصل على الخطوط الدولية والتي تتصلق لها القناة الورق المناسب، وقد أسفرت هذه السياسة عن تحقيق إيرادات إضافية للقناة.

• تخفيض وتطبيق إتتجار للسفن العابرة للقناة عن طريق السماح للسفن التي تصل بعد الميناء المحدد للقائيل دخول القناة مقابل رسوم إضافية يتراوح ما بين 3.6% و5% و10%.

• وقد أدى كسب البترول الذي بدأ عام 1996 بلغ على سفن المستفيدة من خدمة العبور السريع 6040 سفينة حققت إيرادات قدر 130 مليون دولار حتى أكتوبر 2005.

• تخفيض رسوم العبور للناقلات المحلية التي تنبر للقناة الفارغة.

• دعم الناقلات لصفاء الهيئة - منح التخفيضات لسفن السياحة.

• منح التخفيضات للناقلات الغاز الطبيعي المسال LNG

وفيما يلي بعض هذه الإجراءات الاقتصاديةية:

• إرتفاع أسعار البترول، وتوقع إستراتيجيا في مستوي مرتفعة ولكن أقل من السائد حالياً مما يرفع أيضاً من قيمة البترول المحقق بعبور قناة السويس.

• تكديت التي تغير حالياً في إما ثلاثت معاملة بالتعاون مع السعيد. وهذه لها رسوم خاصة بها، وبالنسبة التي التي لا تستطيع خطوط الانابيب إستخدامها حالياً، وهذه الكمية لا يكون أمامها إلا طريق قناة السويس أو طريق رأس الرجاء الصالح، وقد أظهرت دراسة الرسوم إرتفاع البترول الذي تحمله هذه الناقلات بما يرق رسوم العبور.

• زيادة وأريد البترول الأوروبية من الفحم خاصة من أستراليا ويوجب أفريقيا نتيجة زيادة الإضمام على الفحم في تشغيل محطات الكهرباء.

وفي هذا الصدد أجب أن أغير أنه لا مهرب من إرتفاع أسعار البترول الأخيرة في تطوير وتوسيع المجرى الملاحي للقناة، والوصول بالملاحة البترول إلى 62 قدم - كما إستطلعت القناة إستجابة حركة ناقلات الصب المعاملة العاملة في نقل الحديد الخام والفحم.

الملاحة في قناة السويس:

أصدر قسم الإحصاء - إحصائية الملاحة من الشرطة شهر من عام 2005 جاء فيها.

• إجمالي عدد السفن العابرة 14,999 سفينة بحمولتها 551,694 مليون طن، بقيمة 1066 سفينة بنسبة 7.7%، والحمولات زيادة 14,761 مليون طن بنسبة 68.2% - عن نفس الفترة من عام 2004

من بين السفن العابرة:

• 32 سفينة مشتركة بحمولتها الصافية 120,576 مليون طن.

• 2908 ناقلة بترول بحمولتها الصافية 90,763 مليون طن.

• 5412 سفينة حاويات بحمولتها الصافية 264,262 مليون طن.

• 1285 ناقلة (صنابل) بحمولتها الصافية 14,814 مليون طن.

• 5412 سفينة حاويات بحمولتها الصافية 264,262 مليون طن.

• 1285 ناقلة (صنابل) بحمولتها الصافية 14,814 مليون طن.

• 5412 سفينة حاويات بحمولتها الصافية 264,262 مليون طن.

• 1285 ناقلة (صنابل) بحمولتها الصافية 14,814 مليون طن.

• 5412 سفينة حاويات بحمولتها الصافية 264,262 مليون طن.

• 1285 ناقلة (صنابل) بحمولتها الصافية 14,814 مليون طن.

السيد الشرق/ فاضل، واللواء صبري الطويل يستأنان كوبري الإزشاء

بمناسبة الذكرى الـ 136 على الإفتتاح الأول لقناة السويس، قام السيد الفريق/ أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس، واللواء/ صبري الطويل محافظ الإسماعيلية، والأواء/ مساعد وزير الداخلية لمخطة القناة وكوبري الإزشاء الجديد الذي قامت ببنائه بتفنيده بإحدى شركاتها [إتساح لبناء السفن] واستمر تنفيذ مدة 8 شهور ويبلغ حولة الكوبري 5 طن، ووزن الجسر المعدني للكوبري 30 طن.

تم دفاعة بمواد مائة الهدء، وتخطيط أرضية جوداء مائة التكاليف، وروى في الكوبري على عدد 2 / موعة حديدية لتهدئة السيارات أثناء عبورها على الكوبري.

شهد الإفتتاح أعضاء مجلس إدارة بالهيئة والقيادات الضمنية والتنفيذية في بمحافظة الإسماعيلية، بلغ إجمالي تكلفة كوبري الإزشاء حوالي 1.3 مليون جنيه تمولتها هيئة قناة السويس.

أنباء الملاحة

عبرت قناة السويس خلال شهر أكتوبر 2005 ستم فاضل الشمال والجنوب 19 ناقلة بترول تزيد الحمولة الساكنة لكل منها على 200 ألف طن.

كما عبرت من كلا الإتجاهين 159 سفينة حاويات ضخمة تزيد لجمولة الكلية لكل منها على 70 ألف طن.



الناورة المرسلات (HATSU) SHINE إنشاء عمورها قناة السويس قادمة من الصين وموجهة إلى ريغينا، ويبلغ حمولتها الكلية 80 500

الناقلة الكويتية المعاملة (AL) SHUHADIA أثناء عبورها قناة السويس قادمة من الكويت وتوجهة شمالاً إلى قبرص، وتبلغ حمولتها الساكنة 116 285 طن.



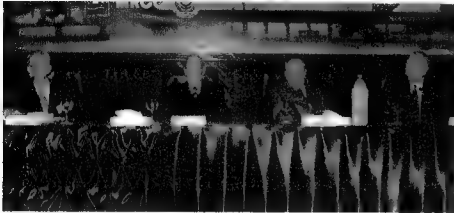
المؤتمر البحري الدولي التاسع نحو بيئة أفضل في منظومة النقل البحري الاسكندرية ١٨-١٩ ديسمبر ٢٠٠٥

تحت رعاية

ميادة محسن

باسم عبد الجليل

المعد المؤتمر البحري الدولي التاسع (ماردكون 9) بعنوان (نحو بيئة أفضل في منظومة النقل البحري) في الإسكندرية في الفترة من 18-19 ديسمبر 2005، تحت رعاية معالي وزير النقل د/ عصام شرف و برئاسة د/ جمال الدين مفتاح رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وينظم المؤتمر هذا العام مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وميناء هامبورج.



الإخلال بالتوازن في البيئة البحرية. وحدثت أضرار تبيد الثروة السمكية والكائنات البحرية على اختلاف أشكالها وعلى الإنسان أيضاً. مشيراً إلى أهم حادثة تلوث بحري أدت إلى إزدياد وحى البحارة والشعب بأهمية هذا الموضوع وهو حادثة غرق شاحنة البترول Exxonvaldez التي نتج عنها بقعة زيت تقدر 37 مليون لتر من الوقود إلا أن ما إتخذته العالم من إجراءات ساهمت لحد بعيد في تقليل حوادث وكمية انسكاب الزيت في البحار.

مؤكد أن المؤشرات الاقتصادية السنوية تشير إلى أن المؤشرات السنوية تبلغ ما لا يقل عن 7.02 بليون دولار أمريكي نتيجة لتأهب الكيد البواشي الناتج عن تنازل أغنية بحرية ملوثة حيث يعتمد أكثر من 1.5 مليار نسمة من سكان العالم على البحار كمصدر غذاء رئيسي وحوالي 95% من حصص صيد الأسماك العالمي تأتي من ذلك الجزء من البحر الملاحق لساحل البحر الأبيض المتوسط بهذا التلوث. كما أن الخلفات البلاستيكية التي تلقى في البحر أدت إلى نفوق أكثر من مليون طائر بحري وحوالي 100 ألف من الثدييات البحرية وعدد لا يحصى من الأسماك سواها.

وأضاف اللواء شيرين حسن أن نسبة 14% من التلوث المسبب بها التلوث البحري تشمل كل أنواع وأنشطة النقل البحري وقد أشار إلى أهمها:

الإنتاحية بقوله أن عنوان المؤتمر العام إختيار صائب خاصة مع تزايد دعم المجتمع البحري الدولي للحفاظ على البيئة من خلال تخصيص كثير من الخج الدولية التي تقدمها الدول الصناعية الكبرى والهيئات الدولية. بعد ذلك ألقى سعادة اللواء/ محمد عبد السلام المحبوب كلمة بالتعبير عن مدى سماعته لحضور إفتتاح مثل هذا المؤتمر الهام بجدول أعماله السهم المثل بالأيامات الهامة والمبدية، ورحب سيادته بالجميع على أرض مدينة الإسكندرية الجميلة، وتمنى إقامة طيبة للجميع والتجاء بالاهر للمؤتمر..

وعن الأثر البيئي فإن النشاط البحري ليس هو السبب الرئيسي في تلوث البحار إذ أن إحصائيات دراسات IMO أثبتت أن التلوث البحري الناتج من السفن يمثل فقط 14% من التلوث البحري ذلك ما أكدته اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري في الجلسة الإفتتاحية للمؤتمر نيابة عن المهندس/ عصام شرف وزير النقل وأضاف أن المصادر البرية تمثل 62% من كمية التلوث العام. مشيراً إلى أن البحار تشكل نسبة أكبر من 70% من مساحة سطح الكرة الأرضية، وأن التوازن الذي منحته الله للإنسان عندما يتنقل الإنسان فيه بقصد أو من أجل فئته يؤثر عليها وعند حدوث التغير في الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية نتيجة التلوث البحري بالافض يؤدي إلى

الذي يشهده هذا المجال على مدى ثلاثة عقود ماضية وذلك من خلال الإتفاقيات والقواعد التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وإيام الدول البحرية الراضة بتطبيق تلك القواعد، كما أن العديد من الدول أظهرت إهتمام وتفعيل كبير لمنظومات إدارة البيئة داخل الهيئات التنظيمية لموانئها البحرية. ذلك بالإضافة إلى الدوريات البحرية العالمية التي تعرض على تحرير أبواب ثابتة خاصة بالبيئة البحرية. وهذا ما أكد عليه د/ جمال الدين مفتاح رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - في كلمته

خلقت الجلسة الإفتتاحية في تمام التاسعة والنصف صباحاً وبدأت بكلمة أمين عام المؤتمر الريان/ محمد سعيد بليغ والتي رحب فيها بالجميع وأعلن الإفتتاح الرسمي لأعمال المؤتمر وعرض جدول الأعمال. وبعدما كانت كلمة نائب رئيس المؤتمر جيجون سورجنجر، ثم جاءت كلمة رئيس المؤتمر د/ عبد المليم السيد بسيوني عميد مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري حيث رحب بالجميع، وأوضح أن المؤتمر يقف هذا الدم للتعرض لأهم المجالات المرتبطة والمؤثرة في منظومة النقل البحري، وذلك مجازة لإهتمامات الترابي



مع اللواء بحرى / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبحرى



من قيادة أكبر الموانئ المصرية إلى قيادة الشركة القابضة للنقل البحرى والبحرى / اللواء / محمد يوسف ليقود قاطرة شركات صناعة النقل البحرى المصرى، فمن نجاحات متعددة ومتتالية في ميناء الإسكندرية البحرى حتى أصبح وبحق واحداً من الموانئ الواعدة المخطورة التى تستطيع استيعاب التطورات الاقتصادية فى المجتمع المصرى. لقد اختير اللواء محمد يوسف ليكمل مسيرة ناجحة بدأها الرجل الضلوق عف اللسان الزيان عاطف مزونى الرئيس السابق للشركة القابضة للنقل البحرى والبحرى وللحق والحقيقة فإن اللواء / يوسف خير خلف لخير سلف .. كلمة حق تيمسك بها مجلة أنترناشيونال وفاء وعرفاناً ..

كذلك تقوم الشركة القابضة بالمساهمة فى العديد من الشركات المشتركة مثل مساهمتها فى شركة الملاحة الوطنية التى بلغت نحو 58.76% ومساهمتها فى بنك الإسكندرية التجارى والبحرى والتى بلغت 26.26% وفى العربية للقاحات البحرى بلغت 33.8% وفى العربية للتبريل 10.4% وفى شركة البصر العربى للملاحة بلغت 33.3% وفى شركة الترميم بلغت 46.9% وفى شركة جنوب الدائى بلغت 60.2% هذا بالإضافة إلى العديد من شركات النقل البحرى مثل شركة وسط الدلتا وغرب الدلتا وشرق الدلتا وغيرها من الشركات.

●● هل هناك سوء تفاهم بين الموانئ والشركات التابعة؟

طبيعة الحال كان هناك نوع من عدم التفاهم بين لشركات التابعة والموانئ لذلك كان هدفى الرئيس هو إزالة هذا الأمر لأن طبيعة العلاقة بين الطرفين شتى والمنفعة مشتركة.

●● وضعت إزالة سوء التفاهم هذا نصب عينى وأعمل على إزالته حالياً، خاصة أن من يبيع من الموانئ يملأها ويكت أحدهم

●● وسأدعو من ملك النصارى بالشركات التابعة؟

لا يوجد قطاع بحرى فى العالم يخسر بالمثل المغرورين أو يبيع لكن من محصر هناك شركات تابعة بالفعل خاسرة والشركة القابضة.

هذا يعود إلى أسباب كثيرة منها على سبيل المثال القرار رقم (1) لسنة 98 الخاص بتحرير التوكيلات المحلية

أدى هذا القرار إلى إلحاق الخسائر بالشركات التابعة حيث تم تحرير هذا النشاط بصورة عشوائية ما أدى إلى تعطير التوكيلات العامة بعد أن كانت تحقق أرباحاً ضخمة.

كان لابد للإدارة أن تترك هذا الأمر ويبحث عن حلول لمواجهة الشركات مثل تشريد العمالة وإعادة هيكلتها كما يحدث فى القطاع الخاص.

المشاريع وكان ذلك بمثابة «مغامرة مصيرية» وكنا نقضى أن يلقى العمل فى كل المشاريع مرة واحدة إلى تطلعا بالبناء إلا أن ذلك لم يحدث حيث لم تتأخر حركة العمل بالبناء بل على العكس زادت بنسبة 30% وكان من الغرور أن يقل حجم العمل بنفس النسبة لذلك فقد كانت «مغامرة مصيرية» كما قلت.

●● عدم عدم المشروعات التى بدأت بها؟

كانت المشروعات التى عملنا فيها دفعة واحدة حوالى 21 مشروعا بدءاً من البوابة الرئيسية لمينائنا، حتى الموانئ والأرصفة والإنارة وعمليات الصرف الصحى ومحطات الكهرباء.

●● وأين كيف أصبحت العمرة؟

من يزور ميناء الإسكندرية اليوم يشعر بالفخر والإعتراف بهذا العمل، لأنه نزل عشوائيات وواجه جهتها لمصلحة فى بقا العشوائيات.

●● كم بلغ حجم الاستثمارات؟

كلنا ذلك استثمارات كبيرة بلغت خلال عام واحد نحو 700 مليون جنيه كانت كلها من خلال التمويل الأجنبى السنياء ودون أن نلجأ جنيهاً واحداً من بنك الاستثمار الأجنبى.

●● وهل كان هناك أثرًا مباشرًا؟

إنعكست هذه الاستثمارات على أداء الميناء بالإيجاب حيث كان التحويل خلال عام من 32 مليون طن إلى 44 مليون طن إلى زيادة 12 مليون طن وهو أمر أثار إعجاب الزائرين.

●● هل هناك علاقة بين الميناء والشركة القابضة؟

العلاقة أو المسافة بين الشركة القابضة وميناء الإسكندرية قد تبدو لبعضنا بأنها قريبة، لتقارب نوعية النشاط فيها ميناء بحرى وهذه شركات نقل بحرى لكن الحقيقة عكس ذلك.

الشركة القابضة للنقل البحرى والبحرى شركة عملاقة تضم العديد من الشركات ذات النشاط المتخلف. بينما شركات الملاحة وشركات توكيلات وصالات وتوريدات وشركات إصلاح السفن وشركات شحن وتبريق تلك الشركات موجودة فى حقبة الشركة القابضة.

●● ما هى أهم الصلوات التى وضعت يدهم عليها؟

1- كان هذا تدخلنا فى حيز من قبل كافة الاختصاصات وتدخل كبير من قبل كافة أجهزة الدولة والوزارات والهيئات كل جهاز يلقى ما يشاء بالميناء فقد كان الميناء أشبه «بدابة».

2- كان كل شئ فى الميناء بدون ضابط

أى رابط أو إتجاه إلى وجود ضابط لا تلقى بميناء حريق مثل ميناء الإسكندرية، مما خلق مشكلات كثيرة داخل الميناء، وشكلت عشوائيات ويكفى أن نعرف أن عدد القاطن بالميناء وصل إلى 57 هكتار.

3- كانت العشوائيات مشكلة والمخازن إلى السطوح لأنها أنشئت منذ أيام محمد على وحتى هابس المحمية التى يقسم الميناء إلى جزئين لم يشهد أى أعمال ميناء منذ أن بناء محمد على.

4- كانت محطة الكهرباء شبه مهجورة ومحنة من قبل بعض الكاثبات الإدارية فى حين أن عليها الأساسى هو خدمة السياحة والزوار.

ويشكل عام كان الوضع بميناء الإسكندرية مأساوياً، وكان حجم التحويل عملاً تراجى يزيد على 32 مليون طن وذلك فى مارس عام 2003.

الآن أكره الأليس والفرضيات .. قريت منذ اليوم الأول إصلاح تغيير جبرى على الميناء إلى كل المجالات وعلى كل الجهات، وبالتحديد مسؤولية مواجهة التحديات الكبيرة التى كانت تحاول مواجهة التغيير والتجديد بالميناء.

●● وكيف كانت البداية؟

بدأت بإختيار وتعملت ذات كفاءة عالية اخترتهم بنفسى وتعملت مسؤوليتهم على حالة الفشل أو النجاح وضعتنا تحت تطوير شاملة للميناء، شملت الأرصفة والموانئ والمحطات وصالات التوكيلات وغيرها.

بدأنا العمل فى كل المشاريع مرة واحدة فلم نبدا بتطوير جزء دون الآخر لكن قمنا كل

واللواء / يوسف رجل لا يعرف لغة واحدة إلا لغة النجاح والتلاحم لا يتنى بالفشل على زرعنا أو هناك وإنما نتاج قرارا صعبة ومصيرية وحساسة .. إن اللواء يوسف أمامه طلف مكثف بالمنازل والأزمات، إن باسكلى هذا القطاع تمكس مشاكل مجتمع بأسر، إن المجتمع المصرى يعيش عصر التحويلات الكبرى، فمن الإقتصاد المجهى ومهمته الدالة على كل القطاعات إلى الإقتصاد العولمى ونفخ الدولة لينبدا من كل القطاعات

عليه تولى دوراً معقدة ومتشعبة ومتداخلة، عمليات الفحص ومنازل البيع والتقييم والإعداد الإستراتيجية لبيع بعض الأراضى والشركات ذات الطابع الخاص، ناهيك عن مشاكل الصالة وحقوق العمال، ملفات شاذة تحتاج إلى سجل بمواصفات خاصة .. واللواء يوسف رجل بالفعل ذو مواصفات خاصة.

الميناء خيرة العربى من البهرة المصرى ونظامها الحكم انتقل من نجاح إلى نجاح

بالعمل الجاد والإخلاص والإتشاء والولاء إن نطولى فى المقدمة حتى لا تخرى من مسارها من أول المسد.

لكن باختصار اللواء محمد يوسف شخصية تستحق الإحترام والتقدير لقد تخرج من الكلية البحرية عام 1969 وتولى مناصب عديدة فى سجل الفواصات حتى تولى قيادته، ثم قيادة قاعدة بورسعيد وميناء

سافر الصين لخلق مسكنى وميناء رأى المجتمع الصيبنى من قرب وهناك عاش من اللارد الصيبنى واكتسب صفات وخبرات عديدة ..

●● ماذا يفعل لك ميناء الإسكندرية؟

ميناء الإسكندرية هو أكبر ميناء فى مصر ولأننى ميناء على مستوى موانئ البحر المتوسط فهو ميناء مرموق.

●● ما هو وضع الميناء ومالهته عندما تولى المسئولية؟

عندما تولى مسئولية قيادة العمل بهذا الميناء كانت الأوضاع مأساوياً فيه، فقد وجدت «عشوائيات» فى كل مكان داخل الميناء.

تابع حوار صريح جداً لـ"الترانس" مع وزير



الشركات من خلال ترخيص الإستغلال خاصة مضاعفة أسعار الوقود، هذه الأمور تتم دون الأساس بسعر التكلفة، لأننا ملتزمون بهذه الأسعار ونكتفي بإعادة الهيكلة البصرية بمعنى أن كل عامل نضعه في المكان المناسب لخاصته بجانب الهيكلية المالية لكل الوحدات بحيث تعمل بكفاءة.

● وماذا عن علاقاتكم بالقطاع المصرفي؟

● وفقاً لإتفاقيات مع البنوك تسمح للشركات التابعة بالإقتراض بضمان الشركة التابعة، وأصبح رئيس الشركة التابعة مستقلاً مسؤولاً كاملة من حسن الإستفادة من هذه القروض في مشروعات تدر عائداً على الشركة مثل شراء التوبيصات الجديدة.

● والشركة الهندسية لتصنيع السيارات من الشركات الكبيرة، وهي شركة واحدة وقد تم طرح إستغلال ثلاث حائبر أجهزة أو غير مجهزة بمشاركة شركات عالمية لتصنيع التوبيصات في مصر وتم طرح كراسيات الطيرين مؤخرًا في المرحلة الثانية سوف نختار العروض الأنسب للمشاركة.

● وماذا عن مشروع تصدير الألبومين؟

● هو مشروع هام ونسعى إلى تنقيته بأسرع وقت لأن المستثمر الأجنبي سوف يصنع لم الألبومين وسيكون جزء من الإنتاج مخصصاً للتصدير حوالي 50% والجزء الباقى لمد إحتياجات السوق المحلية.

● ناهي عن لقطات النقل الجوي

وانضمت شركة «التير» لنقل البضائع إلى جولة الشركة القابضة مؤخرًا وهي شركة محاطة لكنها مكية بالخصائير وهي عمه علينا،

● وسوف نقوم بوضع خطة لإعادة هيكلتها قريباً.

● وإعادة هيكلة الشركات التابعة شملت القيادات العليا أيضاً وليس العاملين فقط حيث تم تغيير إدارات الشركات. تابعة بتعيين مجالس إدارات جديدة.

● وهناك عروضي تقدمت بالفيل وتقوم بإبراسيتها حالياً، وهناك عرض إنشاء رصيف حاويات في محطة حاويات غرب بورسعيد.

● وعرض آخر في محطة حاويات الإسكندرية وكلها عروض أجنبية بإستثمارات ضخمة وبغيرة، تقوم بإبراسيتها حالياً.

● وماذا عن التوكيلات العامة؟

● التوكيلات المحلية العامة كانت تحقق عائداً كبيراً لأنها تهيئ خدمات بدون فائز إلا أن دخول القطاع الخاص أسرها بشراً كثيراً حيث لم يستطيع القطاع العام مجاراة في السوق.

● وهناك توكيل «أمون» على سبيل المثال هذا التوكيل حقق خسائر كبيرة ونحاول حالياً إعادة هيكلة من خلال تطبيق المبادئ الجيدة من المسوق.

● وتوكيل «البحر» رغم أنه جيد إلا أننا قررنا طرح 20% منه في البورصة قريباً في إطار خطة إعادة هيكلة الكالات المحلية.

● كذلك الترسنة البحرية يجرى حالياً تطبيق خطة لإعادة هيكلتها تمديداً لآخرها لمستثمر رئيسي.

● وماذا عن شركات النقل البري؟

● شركات النقل البري من الشركات التي تدرس الموانئ بشكل مباشر بعض شركات النقل البحري لذلك تشمل هذه الشركات إهتماماً كبيراً رغم الصعوبات التي تواجهها هذه الشركات، مثل كثرة العمالة.

● كافة شركات النقل البحري بها عمالة كثيفة بجانب أن هذه الشركات تدرى خدمة فلا تتناسب مع التكلفة وفي مصادرة حسبة لأن هناك بعداً اجتماعياً ونحن ملتزمون به.

● أدى هذا النقل إلى أن بعض شركات النقل البري تحقق خسائر كبيرة مثل شركة غرب الدلتا والتي أوقفت إلى بعدها في شركة غرب الدلتا لمواجهة الخسائر كما أننا نوضع خطة إدارة جديدة لتشغيل الإقتصادى لهذه



سياسة وزارة الإستثمار في الإصرار في هذا الإتجاه وهناك عدة أسباب لخصخصة الشركات وأيس البيع هو الوسيلة الوحيدة فهناك أسلوب الطرح لمستثمر بالبورصة أو من خلال فتح إستثمارات من قبل مستثمر رئيسي في الشركة.

● وماذا عن شركات الحاويات؟

● شركات الحاويات لها خصوصية وطريقة معينة في الإدارة والعمل فهي تعمل مع الخارج أكثر ولذا لم تكن لها علاقة خلوياً ملحية وبما تقع في هذه المرحلة فإن تاتي خاصة أن المنافسة شرسة في البحر المتوسط وأي عمل يحتاج إلى سعر مناسب وبخطة معينة وجيدة، لجذب الترازيت.

● ما هي المشاريع الخاصة بالنافسة؟

● السعر المناسب ليس هو السعر الأفضل، كما يعتقد البعض، فالقطاع الخاص لا يفكر بهذه الطريقة .. لكن السعر المناسب هو أن تدرى خدمة جيدة بدون أي تفضيات عند تداول البضائع وتزليلها بأسرع وقت ممكن فالقطاع اليوم لا يتكلم من الأرباح.

● لذلك نحن نفكر في توسيع قاعدة الملكية من خلال فتح إستثمارات ضخمة في مثل هذه الشركات ونسعى إلى جذب شركات عالمية للشركات التابعة مثل شركة «ماتسوزو» الصينية السعودية، فمعظم مثل هذه الشركات بعد مكسباً للإقتصاد القومي.

● وشركات الحاويات تحتاج الخبرة المالية لذلك نسعى إلى بيع شركات الحاويات بالكامل لمستثمر رئيسي من مثل هذه الشركات العالمية أو مدخلها كشريك أجنبي خبرة عالية في هذه الشركات حتى يتم تطويرها.

● هل هناك قيود على عملية الخصخصة؟

● لا، نبيع على بيع الشركات وهذا الأمر أطلته الدكتور محمود محي الدين وزير الإستثمار سواء كانت الشركة تكتسب أو تفسد، إذا جاءها المشتري بسعر مناسب، فهي سياسة واضحة تماماً.

● اليوم وصل الأمر في بعض التوكيلات إلى حد العجز عن توفير المرتبات للمعلمين .. لذلك الفكر الجديد الذي نسعى إلى تطبيقه هو إنه لا يوجد أجر بل إنتاج وهو ما أطلته في لجنة رؤساء الشركات التابعة، لأنه من غير المنطقي أن شركة مثل العربية للشحن والتفريغ تقل تتحمل أجور العمال سنوات بدون أن يكون هناك إنتاج.

● من الممكن أن ندفع أجر شهر أو شهرين لكن إيجاد حل لنا ليس ممكناً دفع الأجور لسنوات دون إنتاج.

● وهل هذا يعني بيع الشركات؟

● هذا الأمر لا يعني اللجوء إلى تصفية الشركات الفاسدة رغم أن القانون يمحيطها هذا، ألحق مدامت خسائر الشركة تجاوزت رأس المال.

● وما هو الحل؟

● نبحث عن حلول بدون الإفلاس بالصالة فمن لا نسعى إلى تصفية أي شركة لأن هناك سياسة عامة وهي عدم الإفلاس بأي حامل .. لكن لابد أن يعمل هذا العامل وإدارته بجديّة لمواجهة الخسائر المتألمة.

● سهلة وليست صعبة ولابد لإدارات التابعة من وضع خطة عمل وتخليصها وتعميد المسؤولية وهو ما نسعى عليه حالياً في إدارة الشركة القابضة.

● الإدارة الحكومية للشركات لابد أن تغير فكرها .. وأن تتم إدارة الشركات بالفكر القطاع الخاص.

● الصين خير مثال فهي أكبر دولة شيوعية في العالم وفي ذلك تدبر شركاتها بفكر القطاع الخاص وهذا هو سر إنطلاقة الصين الإقتصادية وتقلها.

● لذلك فالمستول الذي لا يدير شركته بفكر القطاع الخاص يترك مكانه فوراً.

● ما هي آخر أخبار قطاع الخصخصة؟

● تسيّس خصخصة الشركات التابعة موجهة ولم تتوقف مسيح أن قطاع الخصخصة واجهته بعض العثرات خلال فترات معينة لكن



البينة الطبيعية: عصب الحياة



يقدم

عبد السلام السيد أحمد

أكد العلماء على أن هناك ارتباطاً وثيقاً بين مخلفات الحروب الدائرة في معظم بلدان العالم وملوثات البيئة ما أدى إلى شدة البرودة في الشتاء، والحرارة القائلة في الصيف ووفاة الآلاف من البشر وملابن الحيوانات، بجانب حرق الغابات، وتدمير الفيضانات والسيول من أكثر الكوارث الطبيعية التي تسبب الضرر الاقتصادي، والتلوث الناتج عن أمراض البرد أصبحت تسبب الإنسان صيباً وموتاً نتيجة لتلوث البيئة واجتياح المني بالألغام الصناعية والمبيدات، وقد يؤثر ذلك سلباً على جهاز المناعة الوافق الإنسان لتصبح أكثر عرضة لكثير من الأمراض، ولذا كان من الضروري التقيّد بالإجراءات والتدابير البيئية كشرط لازم لسلامة البشر والشموع المطلوب تميمتها، وتشجيع رجال الأعمال على الالتزام بالإجراءات البيئية العالية، والحفاظ على الموارد الطبيعية نظفها، والتلوث البيئي، ولا كانت الكيمياء والمبيدات الزراعية تعتبر من أكثر العوامل التي تسبب في تلوث المصادر الزراعية، لذا أصبح الأمر يتطلب التزام الدول بمنع هذه التلوث عن طريق إخضاع المنتجات الزراعية للمواصفات الدولية.

البيئة التنمية التي تسلم بانظمة العربية. وقد تحت الدكتور قاسم محمد بيرة رئيس جامعة الحديدة في التوسع في إنشاء المراكز العلمية المتخصصة في دراسات المراكز الطبيعية والبيولوجية التي تلزم إلى الخططة العربية، ويعكس ذلك اهتمام جامعة الحديدة الحالي بإنشائه مراكز متخصصة في طب المناطق الحارة، ومركز متخصص في طب الأعصاب والرؤية المستقبلية لإنتشاره في جميع الدول العربية.

يوم البيئة العالمي يحتفل العالم في شهر يونيو من كل عام بيوم البيئة العالمي حيث يسمى الغداً إلى إحتكار وسائل تكنولوجيا تعد من التلوث الذي أصبح يشكل تهديداً خطيراً على الصحة العامة، خاصة بعد تلوث الأمراض المرتبطة بالبيئة. ويهدف الإحتفال بيوم البيئة العالمي إلى الإهتمام بالقضايا البيئية، وإقامة الاجتماعات بدور محوري فيها، وبخاصة الفعاليات التي تقام تحت شعار: حماية مستقبل من، وتستقبل الأمم المتحدة هذه المناسبة لرفع الوعي البيئي.

المؤتمر العالمي للبيئة عقد أخيراً بجامعة القصيدة البيئية للمؤتمر العلمي الثاني عشر إحتفالاً باليوبيلين العرب حيث أكد على ضرورة حماية المياه الإقليمية العربية بما تحوي من ثروات سمكية وأحياء مائية وشعب مرجانية، وكذا حماية التربة والأراضي الزراعية من ملوثات البيئة والمبيدات والكيمياء الضارة، ووضع إستراتيجية عربية لحد من أخطار التلوث، والإجتماع نحو أساليب الزراعة الصحية للبيئة، كما وقد أكد العقيد محمد

صالح شعلان محافظ الحديدة على ذلك أن يتحقق إلى وقتنا هذا جهود العلماء والباحثين العرب كما يجب أن تتبنى خطط العمل العربية فتتبع البحث العلمي في الجامعات ومراكز البحوث العربية.

وقد أشارة الدكتور ماهر حسين خليفة رئيس المؤتمر ورئيس إتحاد البيولوجيين العرب إلى أن الإحتفال يهدف في خطته المستقبلية إلى بحث آليات التلوث الناتج عن المبيدات الكيميائية، ووضع إستراتيجية محددة للإستفادة من بشل ثنائي، وحفظ حقوق الكافة العلمية للباحثين العرب، على المستوى العالمي، وتشجيع الجيوش التي تستهدف المشروعات

لقد سبق أن أثبتت معظم محطات قياس ورصد حول العالم أن الكربون الأسود، في الجو يزيد مرتين من المخرويض مما يجعل حرارة الأرض تستمر في الإرتفاع، ولذا لابد من وضع إستراتيجيات جديدة في مجال الصناعة والتكنولوجيا بما يتناسب حماية البيئة، كما أن الفحوص الكبريتية أكدت على أن أغلب التلوث الهوى الناتجة تتكون من الأبخرة وأكاسيد الكبريت والكبريت والنتروبيروكس، وكذا ناتج الحرق المكثف للمخلفات الزراعية.

وقد ثبت أن الأراضي الملحية التي تتلقاها البيئة الملحية للإنسان تسبب في إقلا ما يلزم من 20 مليون شخص سنوياً، كما تسبب التلوث البيئي في الإصابة بآفات كثيرة من السرطان.

الالتزام بالمواصفات على البيئة إن حماية البيئة والمحافظة عليها أصبح منها قصص الدول ضمن أولوياتها، ولذا فقد أصدرت معظم دول العالم سلسلة من القوانين والإجراءات بغرض الحفاظ على البيئة والموارد الطبيعية، ومن أهم الاتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة «بروتوكول كيوتو» الذي وقته عليه 141 دولة، وبدأ تنفيذه في 16 فبراير 2004، ويهدف هذا البروتوكول إلى الحد من إنبعاثات الغازات الضارة بالبيئة بنسبة 5.2% خلال السنوات من 2008 إلى 2012 مقارنة بمعدلات عام 1990، بجانب التقليل من إستعمال الفحم والبترول والغاز، والإستفادة من الطاقة البديلة، وقد رفضت الولايات المتحدة التوقيع على هذا البروتوكول الخاص بتغير المناخ وصيانتها الأرضي، وذلك حرصاً على مصالحها الاقتصادية، وعدم الإهتمام بمناخ الكرة الأرضية وحق الإنسان في التمتع بموارد بيئية مستدامة.

التصديق على الأرض إن حماية الغابات من التصحر يعتبر عنصر حيوي في الصراع لتسويق البيئة إلى كوكب الأرض، كما أن التصحر هو الخطر الذي يهدد الوجود لأن تسبب في فقدان الحياة النباتية، ويمنع قدرة الأرض على الإحتفاظ بالمياه التي يبقى إلى خسارة سلبية في المحاصيل الزراعية تقدر بأربعين

محطات وأخبار

محطة تداول حاويات بدمياط يستثمرت 500 مليون دولار



أكد استفسر/ عصام شرف وزير النقل/ الحكومة المصرية/ تسمية حاليها/ تشجع رؤوس الأموال العربية/ للعمل في مصر/ وللمشاركة في إنشاء المشروع/

العلاقة، كما أكد أن مصر الإستثمار في مجالات النقل خاصة لنقل البضائع كبيرة، وذلك ووجهة إستراتيجية في حركة التجارة العالمية وحجم التلوثات على سواحل إمام، وقد صرح بذلك الوزير بإستعراض مشروع مشترك بين الجانبين المصري والكويتي لإنشاء محطة تداول حاويات حديثة يتواءم مع ميناء بدمياط، باستثمارات تبلغ 500 مليون دولار أمريكي.

وقد أشار شرف على المخاضات التي شارك فيها قيادات وزارة النقل ومشق وارات الدفاع والداخلية وثالثية والبيئة ومشق الجمعية الكويتية بآل المشروع له بعد إستراتيجيات ومثل قيمة مضافة إلى التكامل الاقتصادي بين مصر ودول الخليج خاصة الكويت، كما يشير بطة ونجاحات خضروا للمواي الكبرى التي يتم تنفيذها في الفترة القادمة

تسحين أوضاع العاملين بالبحر بناء على توجيهات معالي السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل/ بحث تعديل تنظيم أوضاع أطراف العمل البحرية التجارية/ تسحين أوضاع العاملين بالبحر/ طة التوجيهات سياسة الدولة بتخصن الأجور التي المستوى القومي و لأول

فقد تم تشكيل لجنة برئاسة سيد اللواء/ بدوي/ معشوق بنوب محب مستشار وزير النقل/ وقصودية مطلق من قطاع النقل والبحري وشركات الملاحة البحرية والتجارة العامة لأعمال لنقل البضائع والبيئة المصرية لخدمة الملاحة البحرية/ مؤلف الأجر.

وقد روعي في مقترح تعديل القرار جميع الإحتياجات الملحة من أعضاء لجنة، لأثر السبوي إلى رفع مستوى البحارة وتمسن الآراء وبقارى العرض على يمكن إصدار القرار الملل

مؤسسة إقليمية جديدة وافق مجلس محافظي البنك الإسلامي للتنمية على إنشاء صندوق إسلامي جديد يمول بأمواله إلى 3 مليارات دولار، وذلك لتتوزع وتنمية التجارة الخارجية بين الدول الإسلامية في إطار إستراتيجية إستراتيجية بدو جديدة لتتوزع التجارة وتنشط عمليات لسول للفقير الخاص



يقدم / سمير معوض

المستشار الاقتصادي لمنطقة الحرة سابقاً

ماذا لدينا والحال هذه لتقديمه للآخرين وماذا لديهم لتأخذهم منهم في عصر الشراكة العالمية؟

لقد تجاوزت دول العالم بالإختيار أو بالإضطرار حقباً خلت كانت فيها العالمية بطبيعتها نظمها وعلاقاتها هي العقيدة الاقتصادية المسيطرة بما فيها من هوامش واسعة لتحرية الدول لإنجاح أي طرق للتنمية سواء أكانت تنمية منفتحة على المشاركة والتعاون أو التنمية المستقلة أو التنمية المنعزلة للدواى سياسية أو أيولوجية . الاقتصاد المصرى تنوعت تجاربه ما بين النوعين الأول والثانى لكن اعتبارات عملية وخارجية بضغوطها وإملاهااتها حالت بينه وبين الانغماس فى النوع الثالث.

الحلقة الرابعة

الاقتصاد المصرى

فى موازين الأزمات العالمية

البيروقراطية فى الدولة المضيفة وتوالى كوابر العمالة الماهرة ويوجد سوق شرائية والإستقرار السياسى والإجتماعى وشبكة واسعة من الخدمات الجسيمة .

ومع أن العقد الثالث الماضية بالنسبة لنظم المناطق الحرة لدينا كانت مخيبة للنتائج فإن الأوامر القادمة من الممكن تكون حافلة بمبشرات التحسن إن لم تكن ذات نتائج إستثنائية .

التخطيط الجيد والعمل الذى يستغرق كل العقل والطاقت والإنتاج المؤسس على الإدارة الحديثة والمعلم والتكنولوجيا هم العوامل الأكثر قدرة على تكوين وتنمية ثروة القطاعات الاقتصادية وبالتالي الاقتصاد الكلى لـ مصر . المؤكد أن الاقتصاد المصرى يقتضى سياسة آليات السوق المنفتحة فى جهاز الشغل وتفاعل قوى العرض والطلب بما يعينه ذلك من تنازل الحكمة عن الإضطلاع بالتخطيط المركزى لمعاملات الإنتاج والتوزيع والتبادل والإستهلاك وتسكح بخيرى إصدار الأوامر من أعلى لكن ذلك بعيداً عن الفكر البيروقراطى المصاب بغصور الفكر والبرية لا يعنى أن تتسبب الحكمة كلك من بعض الجوانب الإيجابية لحربا الاقتصاد المخطط بالشراكة الشرائية مع ضياع التنمية للمستثمرين الوطنيين والأجانب والمراكز العلمية المتخصصة لاسيما وأن العالم يضى حثيثاً للسؤل فى ميادين الاقتصادات المرنة (إقتصادات المعرفة وتوسع قطاعات الخدمات) . مصر لديها الراسمال ولديها الثروة (القوة) الاقتصادية ما يبقى هو تصفائر لإرادة والإدارة .

الصورة ستكون داعية إلى مزيد من التنازل . فى السباق ذاته فقد إشتقت الصين جزءاً من نهضتها يربط علمائها فى الخارج بمبشرات التنمية وكذلك فعلت الهند ومن قبلها اليابان . الاقتصاد المصرى لا يمكن له فى عصر العولمة أن يفرز بعيداً عن أسراب طيور العولمة الاقتصادية .

فمع التحولات الكبرى التى نصبت على إعادة هيكلة القوى والكويكات والأولويات الاقتصادية فإن مصر عليها أن تسارع إلى الولوج فى المستحدث من النواتج والمجالات ولك بمراجعة النظر إلى المصالحات فلا زال دورنا الدولى هامشياً فى القادة من بؤرية موقعنا وبحورية موضوعنا على شبكات خطوط التبادل التجارى العولية بحراً وجواً . أيضاً لا بد أن تكون هناك مراجعة نقدية لنظم المناطق الحرة لدينا فشة من لا يزالون يعتقدون أنها تمثل حلاً مشعرياً لعدم من مشكلات الاقتصاد المصرى فالصناديق الركامية لهذه المناطق على الأسمدة الاقتصادية والإجتماعية صار حلاً لتساؤلات تقتضى الشروع فى إجراء مراجعات بحيث تتحول هذه المناطق إلى محلات اقتصادية وتكنولوجيا وإنتاجية وتسويقية فى مستقبل التنمية والنمو فى مصر .

فعادة ما تدرج قوانين الإستثمار فى صميم البنية التحتية للإقتصاد التى لا تكون غالباً حول المواظ والإعطاءات المالية فالضامان الحقيقية التى توضع موضع الإختيار والتحيز اجنب الإستثمارات وحمايتها من معاودة الهجرة فى مدى إتساق قوانين الإستثمار مع الهياكل الإدارية والتنظيمية وتقليص الإجراءات

والبناء على القواعد الموجودة بالفعل لأن منهاج إدارة الاقتصاد كسفت التطورات من حاجته إلى إعادة صياغة وتخليصه من الأخطاء . وعلى ذلك فإن هذه المرحلة بقضيتها وقصصيتها لا يمكن التسامح معها والنظر إليها على أنها تمثل تنمية إقتصادية وإجتماعية بمفاهيمها العلمية والمعملة .

مصر تمتلك شبكة لياح بها من الركائز الأساسية المتراكمة على مدى قرنين من الزمن حيث تصل إلى قدم لمعاملات التطوير والتنمية قوى دفع مستقيمة من أبرزها فى قطاع الزراعة السند العالى ونهر النيل والأراضى الزراعية وشبكة خطوط الكهرباء المولدة من السند العالى وفى قطاع الصناعة مجموعات المصانع والورش وفى قطاع النقل والمواصلات والخدمات شبكات الطرق الشروانية والفرعية وبسطوط المسكة الحديدية والطارات وقناة السويس والموانئ . والبنية الناهية المتمثلة والبنية الطبيعية المستقرة . وسبكة سكانية شديدة التماسك والإقبال وثقافة بسيلة القيم جيولوجيا حضارية متجانسة الطبقات وتعداد سكان 65% منهم فى مرحلة الشباب مسلمين بالمع والبرع واغنيين العمل وقادرون عليه .

هذه الثروات والموارد على تدفعها بما فيها الأصول الرأسمالية المتوكل لدى القصورية القوية تشكل أهم البنى التحتية التى يوسعها أن تعمل إدارة التطوير . فإذا ما أضفنا البنية الفكرية لغياق من علمائنا وخبرائنا المنشورين فى أوروبا وأمريكا وسبعينا إلى الإفادة منهم فى تزخيم إجتاهنا إلى عبور الفجوة إلى ما وراها من أفاق فإن

هذه التصنيفات زائلت مواقعها على خرائط الإستثمارات الاقتصادية الكوكبية فكدت وجدت لتلقى ظروف مراحل سياقات أزمنة سياسية وإجتماعية أدت مهامها التاريخية ومضت . والعولمة الاقتصادية جات معها عوامل قوى تغيير مثل طوفان نوح هائبة وقاسية ومعها قوانينها وقواعد الفرز والإقصاء ومعايير ديناميكية للإندماجات والتشاكيات والمسويات العولية للتبادل والشراكة . فالعولمة تمثل ذروة المدات الاقتصادية فى هذه المصامير . هذا عصر التكوينات والكينيات الصناعية والتجارية وأنشطة الخدمات المعقدة العابرة للثقافات والمتعددة والمتنوعة البهنيات والقنوات .

فمصر من ضمن دول الشرق الأوسط التى لا ينهض إقتصادها على أسس ريعية وهى دول قليلة العدد وتعتبر مصر من أهمها إقتصادياً كتركيباً إقتصادياً متعددة ومتنوعة الماحور بإمكان أن تستأد جميعها لضمان التنمية المستقرة والنمو الإبتزائى وتزدى إلى التوزيع المتكامل وتوسع من فرص تنوع الدول . ومع أن المتغيرات الاقتصادية التى راقت مرحلة الإنفتاح بقيت آثارها سطحية وهشة القوام بما لم يعز من تغلل التحولات إلى عمق الطبقات الأبعد غوراً فى البنية الاقتصادية الإستثمارية والإنتاجية بتأثيرها السلبى على المتغيرات الإجتماعية فإن القوى المحركة للإقتصاد المصرى لم تزل قادرة على الإنطلاق إلى محطات أخرى قاسمة . فسياسة الإنفتاح الإقتصادى تبنت على عجل منهج التصحيح فيما كان من الأولى أن تتخير أسلوب التطوير

والحكام يتغيرون، وتغير أحكامهم ومعاملتهم لكنهم جميعاً يهيئون علاقاتهم مع "الثققتين" على أساس ثابت مستمر والنمسة "الخطية" والعصفور "المنطوق" هما هويتنا على التواريخ وعلى أصصال العقل، على العزيم والصلد والثأف السستري إلى حد الموت في أعماق أرواحنا... والخطية هو المساحة التي تسمح لنا بالفضل والقول والتشديد في حدودها ينطلق نطقنا للعصفور وباقية مشهوده إلى الخطية؛ والخطية مشهود إلى الحكماء أم كانت صورته قانونًا كان أم دستور، أم محكمة أم محاكمة، وبينهم حكم من آخر؛ فحكمونه من أخرى بمدى قدرة العصفور على الإطلاق أي بمدى الساطعة التي يمكن للخطية أن تبذل إليها. ومدى الخطية محكم مقنن وقان وألغت ولو لوهلة الفلاحات التي تتكلمها هي الخطية قادرة على أن تستعاضة لها؛ وحتى بعد انتهاء العصفور ذاته لتجديدها إلى النقص



أَنْ يَأْشُرَ أَنْ تَكُنْ قَبِيحًا
قَبِيحًا بِهَا دَعَا الْمَحَال
فَارْفَعُوا هَذِهِ الْكَمَائِمَ عَنَّا
هَذَا نَحْنُ نَحْنُ الشُّعْرَاءُ

كالحكام يفتحون أمامنا باباً إلى
وغيره تزيلاً. إما إذا تجاسرنا
الفكر إنهمرت فوق رؤوسنا مطراً
تتلوه وبالجملة معاولات القتل، الم...

والإسلاميون المتأسلمون
شريعة أن نقول ما يقول
بقليل من إعمال العقل
التفكير والتفكير قتل مع

مستند - ربما - إلى تحقيق مصلحة العباد فتمتد شعير مستند إلى الحقلة الصارخة^{١٢} لا^{١٣} عصيان من الإصلاح سبقنا

المسافة هي بالتحديد إصلاحاً
إصلاحاً يسعى نحو تجديد
المقولة الفقهية الشهيرة "حيث
الله" وإصلاح عقلي تنويري
سلطان علي العقل إلا العقل
بهما أهل "الشمال".

سنة من التقدم تلصقنا نحن العلم
المندفع هادر نحو التقدم بصر
ملء وكيف ومتى يمكن أن تتف

أجل أم إكثكتظت عليه طيلة
ولكنه دين أودت صلاحه
أحاذر أن تقضى عليه ال
وهذا نسال أنفسنا كم
"الجنوبيون" عن الشم
متسارعة كم سنة من
جاءنا التفاني؟

من عشر عصر فولتير
 في معنى لتحرير العقل وتندفع
 لأن الفهم المنفلق للدين والعكس

• عصر التنوير في القرن الثامن عشر
وكانت

• عصر التنوير في القرن الثامن عشر
والإصلاحية متلازمين فانت
نحو التنوير بمستخدم حتماً بسبب
صمم أيضاً

ومع نضجة ليبرالية شجاعة (الثلاثين الكواكبي - سلامة موسى - أنا قاديون على إجتياز بحر التخليق
جاء في تفاؤل متسرع:

في مطلع القرن الماضي
محمد عبده - عيد الرضا
الدين يكن (تصور البعض
الفكرى والعقلي بسرعة و
فصاح حافظ إبراهيم مي

من نعم الله على الدول العربية أن منحها شواطئ تمتد أرض الإسكندرية تحت رعاية الأستاذ الدكتور/ عصام عبد * أضرار بيئة الكائنات البحرية نتيجة للتلوث.

الأستاذ الدكتور / عصام عبد
المجيد
المياه الإقليمية
المصري
م
البحري .
البترول من السفن
مصري
البحري في المنطقة العربية.

- * أرض الإسكندرية تحت رعا
- * العزيز شرف وزير النقل
- * بقره أظفر للزهور
- * دمج إنتشار الفيتول
- * المخلفات الصناعية والصم
- * أش مصادر الصرف الأر
- * التلوث البحري بالبترو
- * الموثبات السامة
- * الدمانات المقاومة للمش
- * ظاهرة الإثراء اللدائ
- * التلوث الناتج من إنسكا
- * الملعب البحرية والتلوث
- * خطاصات إزالة التلوث
- * اقتصاصات التلوث البحري

من العربية أن منها شواطئ
من الأحمر والخليج العربي والم
الكثير من السلع الإستراتيجية
يرى المتوقعة التي تواجهها المص
وي ومن أجل مكافحة التلوث
رنت أهمية تبادل الأفكار والأبر
البحري في المنطقة العربية"
من البحرى من مصارده المنطقة
مقد خلال الفترة من 27 - 30
الفترة بالإسكندرية.
عاطم النلق البحرى بالإسكند
قطار واكتنولوجيا والنقل والبح
أبحرية باستضافة هذا المؤتمر

من نعم الله على
البحر المتوسط
الأطلسي، وقد وهبها
البحر والغاز الطبيعي
والنقل إلى المشاكل
الماثية في الوطن
مصادره المختلفة، وقد
في مؤتمر بعنوان "الطاقة
المتجددة في مجال
البحر العربي، والذي
2006 في فندق شيراتون
وتنشر وزارة
والأكاديمية
والجامعة العربية للبحر



اتحاد الموانئ البحرية العربية

الاجتماع الدوري العاشر والثلاثون لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية بمبنى المقر من 19- 21 نوفمبر / تشرين الثاني 2005

عقد مجلس الإدارة اجتماعه الدوري العاشر والثلاثين في الفترة من 19- 21 نوفمبر / تشرين الثاني 2005 في دمشق بالجمهورية العربية السورية برئاسة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم التميمي وولي أمارة الأس/الدواء/ عصام الدين بولوي الأمين العام للاتحاد وتحت رعاية معالي المهندس / مكرم عبيد وزير النقل السوري.

وقد عقد مجلس الإدارة جلسته الافتتاحية بحضور معالي وزير النقل السوري/ عصام الدين بولوي/ الأمين العام للاتحاد ورئيس مجلس إدارة الاتحاد كلمة رحب فيها بالسادة الحضور متمنيا لهم التوفيق في أعمال المجلس الموقر كما قام أمين عام الاتحاد بإلقاء كلمة رحب فيها بسعادة وزير النقل السوري وبالسادة الحضور ثم تفصل معالي وزير النقل بإلقاء كلمته التي رحب فيها بالسادة الحضور وفتح لهم التوفيق والسداد مفتتحا بذلك فعاليات الاجتماع الدوري لمجلس إدارة الاتحاد العربي.

استعرض مجلس الإدارة مشروع جدول الأعمال الذي أعدته الأمانة العامة للمجلس إحالة اللجنة الخاصة للاتحاد وتم التوقيع عليها من قبل جميع الأعضاء. وقد جرت مناقشات مستفيضة حول كل القرارات الموضوعة فيها بعد:

أولا: تقرير مفيد تنفيذ القرارات والتوصيات السابقة لإتاحة المجلس الإدارة والجمعية العمومية المتكاملة في 20-22 فبراير 2005 بالإسكندرية حيث إعتد المجلس محضر الاجتماع المذكور من ترحيب الشكر إلى أمين عام الاتحاد والأمانة العامة لتجهيز المحيطة في هذا الشأن.

ثانيا: ناقش المجلس المذكور الخاصة بأعمال اللجنة الفنية للنقل البحري لمجلس وزراء النقل المكلف بمناصبته الفنية للاتحاد والمفوضية في مشيرون من الفترة من أكتوبر 2004 حتى 2005 بالقاهرة وبعد المناقشة والمداولة قرر المجلس:



الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم

1- دعوة الموانئ البحرية العربية وفق الاتحاد عن الأعضاء المذكورة وتجهيز الطورين والإمكانيات المتاحة وتقديم التسهيلات والأولوية لسفن العربية التي تعمل بطنق البضائع بين الدول العربية.

2- تسهيل الخطوات اللازمة لتجميع إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن وفقاً للأكلية المقترحة.

3- تشكيل الأمانة العامة للاتحاد لتعميم فكرة التعاون على السورارات المعنية للدول العربية الدولية المتتحدة.

غير الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والإنتاجية (إسكافا) تمهيدا لعرض العامة للاتحاد بشأن الخطة المالية ذلك إلى مجلس وزراء العرب. والإدارة للأمانة العامة للاتحاد مؤكداً ثانياً، ناقش المجلس المذكور الخاصة في أمانة تعيدول الهيكل التنظيمي بالخطوات التنفيذية لتنفيذ إستراتيجية والوحيي للاتحاد وفقاً لطور العمل تنمية مستوي سيطرة الموارد البشرية والمهارة للوكالة إليه مع إعادة النظر



الدواء/ عصام بولوي

المجلس المذكور المعروضة من الاتحاد بشأن اعتماد الموانئ التطهيرة للاتحاد من عام 2006 حيث أقر المجلس الموانئ للتقرير للاتحاد لعام 2006 وفيما عرفت الأمانة العامة للاتحاد. فاعلمة إضطلع المجلس إلى المذكور الخاصة بالنظر في رغبات الإنضمام لعضوية الاتحاد طبقاً لنظام الأساسي حيث إعتد موافقة رئيس مجلس الإدارة بإتخاذ ميثاقاً عن الجمهورية اليمنية عضواً عاماً إشاراً من يناير 2005 وإتضمام شركة السلام للنقل الجوي عضواً منتسباً بالاتحاد إعتباراً من يناير 2005.

ثانياً: وافق المجلس على تحديد موعد ومكان الاجتماع الدوري الثاني والثلاثين لمجلس إدارة الاتحاد والجمعية العمومية خلال النصف الأول من شهر مايو / أيار 2006 في مدينة الجزائر بالجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

هذا وقد قرر المجلس تقديم الشكر والتقدير إلى السلطات المختصة في جمهورية مصر العربية إعتنائهما بكافة الموضوعات التي تهم النقل البحري. العربي في المجال الإقتصادي الدولي. وإرسال بركات شكر وتقدير إلى فخامة الرئيس بشار الأسد رئيس الجمهورية العربية السورية وإلى معالي الهندس/ مكرم عبيد وزير النقل السوري.

تحية شخص وسام دة

لأننا ما تقوم المساعدة بغرض المشكلات وأسابها والمستولين ما وكيفية جعلها براءه الخصصين. لذا ودعا جعل رب المساعدة المستولين. أمين لهم دور متين من دفع العمل بالموانئ السورية بأن يقدم الشكر لكل من دفع الاتحاد للإتجاه بسرعة وإتخاذ الحق والاصحاب وال يكن اسم هذا الهيب (تحية شكر وسام دة) بأن يكون موجهة قد الفرة السيد (الرازي) السيد أبو اليد - إسم من ذهب برفعه إقبال متعاقبة في طاق النقل البحري وسيدات خريج الفقة الرابعة بحيرة تبارية وعلى على موارح البحرية العربية للمساعدة السورية وبالتة لها جميع الرتب من ضبط كالت حتى ريان برعي ففس بعد ذلك يناير 1966 قام برفعه إقبال برفعة قانس وكان قدرة أن يكون بعلينا دافس حيث إستقبل بالامر العسكري بوسعيد كسمات دافعة للكرات بالامر العسكري 1973 حرب الإستنزاف حتى تحقيق النصر في أكتوبر 1973 واستكمل دوره الهياتي بعد النصر في تاجوير بوسعيد ومجري الفقة وإرسال البحري في عام 1974 قام بفتح المحي العامة لنادية الفقة عام 1974 قام بفتح الفقة دوت سياتة إستقبال أسطول كساعات الأوامر الفرنسية والإجليزية لإستقبال الأوامر والمقاتلين من داخل الفقة وتابع بعد ذلك مع الإقلا البحري والنهري لمح الفقة قبل إنتقامها في يونيو 1975 ومن وقتها فالت كالت بوسعيد وتابع تجهيز الرافط لاداء المياء إستقبال السفن الدافعة الفقة

وبعد الإفتتاح كان هناك تنسيق بين هيئة فدة السوس وهد متديا منها مع شركة الفقة لتوكيات البحرية لتفكيك الخاتمية لتفكيك ليد تراكى لكرات رتريب أولويات العمل حتى صدور قرار إنشاء هيئة بوسعيد في عام 1980 قام سياتة مع إدارة هيئة بوسعيد في وضع الأسس وللوائح لنقل تنمية السطح السفلي ليداء بوسعيد مع هيئة الفقة لنقل الأسس إلى هيئة بوسعيد ووضع كلفة تشغيل والتنسيق بين الهيوتين.

و في عام 1983 قام إلى تربية كمال حتى تمكنت سياتة بوسعيد هيئة فدة السوس بركار وساريا في 42 تمهيد شارع تطوير وتمتيع التجري الخاص من 38 قدم إلى 42 تمهيد مشروع أسوان لتفريخ الفلال وتجميع الفطس الفلال لدخول سطن الفلال كسحور له أهمية وطنية وتضمن كالت التقدم من خلال مياء بوسعيد. تربية تعميق الفطس للمناقص لرصيف الحاضيات إلى 42 تمهيد خدمة للسطح الواحدة لتساعده دخول أسطول الحاضيات المعلقة لرصيف الحاضيات بعدما إستكمل تعميق الفطس بمياء بوسعيد بين الكبار 17 تمهيد بوسعيد خدمة السفن لتنهية مديا بعد ميليتها بمفظة بوسعيد. بطرف البحرية الشعبية وأمعتها وتونية ولويد من وجود رصيف مدام سبور الحاضيات طرح فكرة إنشاء رصيف خرساني على شكل حرف T بعد إستكمال تنفك وجود الخوايز السبحة المستعملة ليداء بوسعيد.

و في عام 1995 قام رئيس شركة مياء بوزنانيق بهيئة فدة السوس وقد كان له بصمة واضحة في إستخدام الحوض العالم (معلقة) وتجهيزه لدخول السفن على بين قاطرات

و تمهيداً بوزنانيق وقع التسهيلات الإدارية وبالية إستقلال حتى 2000 قام بإتخاذ خطة إستثمار الفقة أدى إلى جيز العمل على ثلاثة مدن مستنق سفلى فكرة إعمار المرحم (الدواء) ساء هيئة مديا البحر الأحمر في ذلك الوقت عمل محطة مياه بحيات مديا الأمانة بوشنيل شركة بوزنانيق خريج الدياء صياحاً وأساساً

أنهى عمله بشرف ومكة بمفظة مستشار الأمين الفقل رئيس هيئة فدة السوس عام 1999 قام منذ كالت شخصية وطنية تقدم تيمم أفكارها ولما عزوا من رقي بلندا لمحبة مصر.

لخدمة قطاع الاسمنت
لخدمة قطاع الاسمنت



شركة ترسانة الاسكندرية
رقدة بناء واصلاح السفن



شركة ترسانة الاسكندرية

باب جمرات ٣٦

القبارى. الاسكندرية ٢١٥٥٢

فيسيف ولفا. تونس مصر لفة

تصميم محمد كمال

الأحواض الجافة

حمولة :- ٨٥٠٠٠ طن (٩٠٠x٣٨x٢٥٧ متر)

حمولة :- ١٠٠٠٠ طن (٦٠٠x١٨x١٥٥ متر)

قزقات البناء

حتى :- ٢٠٠٠٠ طن بضائع عملة

(٣٥٠٠٠ صب - نقلات - حاويات)

٤٤.٥٠٩٠ / ٤٤.٣٠٩٠

هاتف : ٤٤١٦٦٥٠ / ٤٤.٤٦٦٧٢

E. mail & home page

alexyard@soficom.com.eg

www.soficom.com.eg/alexyard

قطاع الدراسات الهندسية والتسويق

ت : ٤٤٠٩٧٧٩



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة المتميزة والسريعة في التعامل

مزايا متميزة في خدمة العملاء

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

أفضل خدمة عملاء في مصر والعالمية معتمدة دولياً

نحن دائماً بآبك إلى الأسواق العالمية



البريد الإلكتروني: damitta@damitta.com

عنوان الشركة: دمياط - ميناء دمياط

هاتف: 010 2411111 - 010 2411112

فاكس: 010 2411113

البريد الإلكتروني: damitta@damitta.com



إشادة دولية بيميناء شرق بورسعيد



رئيس هيئة موانئ بورسعيد يسلم سمو الأمير دمع

.. أشاد سمو الأمير «يواكيمر هولجر» شقيق ولي عهد الدانمارك بيميناء شرق بورسعيد بموقعه الفريد المتميز، وخطته الطموحة التي تسعى إلى وضع مصر بكل فخر واقتدار على خريطة الملاحة العالمية.. حيث ترونو إليه العيون من كل مكان.. باعتباره ملتقى طبيعيا لربط قارتي آسيا وأفريقيا باعتباره منطقة وأعدة تستلزم ضخ الإستثمارات من الكيانات الكبرى لتطوير الميناء والإستفادة من إمكانياته بالمنطقة.

.. هذا وأكد اللواء/ شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل ورئيس قطاع النقل البحري بأن القطاع يصدد تكليف جمعية من الإستشاريين ومكاتب الخبرة العالمية بإعداد المخطط العام لموقع الميناء ومنطقة التطوير مع إعداد مخطط عام إستثمارات الأراضي والأشطحة الإستثمارية المقترح تنفيذها بمعرفة المستثمرين المأثمين.

.. وهكذا تستمر المسيرة والسباق مع الزمن بقيادة حكيمة وأعدة تستفيد الإهتمام والوصول إلى العالمية .. وهى هى المولات الأخيرة رئيس الهيئة قد أدت شأركا .. وبلا يزال هناك الكثير والكثير ينتظر تلك الموانئ الواعدة لموانئ بورسعيد الساحرة ..

هذا وقام الضيف الكبير والوفد المرافق لسموه بصحبة المرافق لسموه إلى شركة قناة السويس للحوادث بيميناء رئيس الهيئة والمدير التنفيذي للشركة بجولة لحطة الحوادث شرق بورسعيد .. وكان فى إستقبال سموه اللواء/ بحر/ بابينا.. حيث شاهد على الطبيعة سير العمل بالحطة وأسابير هشام السرساوى رئيس هيئة موانئ بورسعيد والسيد/ فيليب ليتجون المدير التنفيذي وعضو المكتب للشركة والذى .. وقد صعد سموه إلى أعلى أحد الأبراش الصلابة وشاهد قام بعرض ما تم إنجازه بشركة قناة السويس للحوادث منذ جميع مرافق الحطة ويميناء شرق بورسعيد والتي أشرت إنتاحتها فى أكتوبر 2004 وحتى نوفمبر 2005 .. هذا الإعجاب الشديد لدى الجميع.

المرش الذى أرفق مع التطور فى أعمال وإنجازات الشركة .. وفى نهاية الجولة أهدى اللواء/ هشام السرساوى رئيس هيئة موانئ بورسعيد درج الهيئة لسمو الأمير تقديرا وإعزازا .. على الجانب الآخر قام اللواء/ السرساوى بتبشيع مراحل لزيرة سموه وإشاداته لوقع من مرافق مصر الاقتصادية التطوير القامة لحطة الحوادث بالبناء والتي تشمل إمتدادا الشاحنة والتي أشرت الإهتمام والإصجاب الشديد على الترحيب الحالي بطول 1200 متر وقد تصل إلى 1700 متر المستوى الدولي.

جاء ذلك خلال زيارة سمو الأمير الدانماركي والوفد المرافق لسموه إلى شركة قناة السويس للحوادث بيميناء رئيس الهيئة والمدير التنفيذي للشركة بجولة لحطة الحوادث شرق بورسعيد .. وكان فى إستقبال سموه اللواء/ بحر/ بابينا.. حيث شاهد على الطبيعة سير العمل بالحطة وأسابير هشام السرساوى رئيس هيئة موانئ بورسعيد والسيد/ فيليب ليتجون المدير التنفيذي وعضو المكتب للشركة والذى .. وقد صعد سموه إلى أعلى أحد الأبراش الصلابة وشاهد قام بعرض ما تم إنجازه بشركة قناة السويس للحوادث منذ جميع مرافق الحطة ويميناء شرق بورسعيد والتي أشرت إنتاحتها فى أكتوبر 2004 وحتى نوفمبر 2005 .. هذا الإعجاب الشديد لدى الجميع.

.. على الجانب الآخر قام اللواء/ السرساوى بتبشيع مراحل لزيرة سموه وإشاداته لوقع من مرافق مصر الاقتصادية التطوير القامة لحطة الحوادث بالبناء والتي تشمل إمتدادا الشاحنة والتي أشرت الإهتمام والإصجاب الشديد على الترحيب الحالي بطول 1200 متر وقد تصل إلى 1700 متر المستوى الدولي.

.. على الجانب الآخر لآلت خطة هيئة موانئ بورسعيد مستمرة بدون توقف لتسويق المشروعات وجذب الإستثمارات العالمية لوائها وخاصة ميناء شرق بورسعيد .. حيث إلتقى رئيس الهيئة كينز جازنل ميري شركة وشاوه الأتانية فى مقر القطاع البحري بالإسكندرية حيث تم عرض أوجه الإستثمار فى تلك الهيئة الساحرة والتي تتركز على ميناء شرق بورسعيد .. حيث بدأت الكيانات الكبرى والإتحادات الأوروبية فى التفكير جديا للإستفادة من موقع هذا الميناء ضخ الإستثمارات بالبحريات .. حيث أكت كل الأبحاث أن ميناء شرق بورسعيد هو محور التجارة العالمية فى منطقة الشرق الأوسط والذى يكون له مردود إيجابيا على إستثمارات تلك الدول.



شقيق ولي العهد الدانماركي ورئيس هيئة موانئ بورسعيد فى ميناء شرق بورسعيد

من بورسعيد

- وافق الدكتور / عصام شرف وزير النقل على الفطلة الشاحنة لتطوير ميناء شرق بورسعيد والعريش وتحويلها إلى موانئ عالمية قادرة على إستقبال السفن الضخمة لتتولى نقل إصاهاى يتعدى 200 مليون جنيه سنويا.

جاء ذلك أثناء إستقبال وزير النقل لرئيس هيئة موانئ بورسعيد الشهر الماضى .. حيث عرض اللواء / هشام السرساوى رئيس الهيئة الفطلة الشاملة للتطوير والتي تتضمن إضائة 220 ألف متر مربع لتصل مساحة ميناء غرب بورسعيد إلى 16 مليون ومئة ألفين متر مربع لتطوير وتعميق الأرضة حتى 16 مترا وبشاعة إمكانية الميناء فى إستقبال سفن الحاويات الضخمة لتدر دخلا إضافيا لصالح إيرادات الدولة.

هذا وقد جاء التخطيط الجديد الذى أده رئيس الهيئة ومعاونيه بدراسات مكثفة لعدة عوامل وهى إحتياجات التصدير وإنتاج البضائع المختلفة من حاويات وبشاعة عامة وإحتياجات سفن القدمات العامة فى حقل الغاز والبتروك بالمنتجات البحرية فى شمال بورسعيد .. وكذلك إحتياجات منطقة شمال ميناء، ومصدري المواد الخام والأشطحة الزراعية بيميناء، واعتبارات إستثمارية أخرى .. هذا وتتضمن خطة التطوير لزعم تنفيذها خلال المرحلة الأولى تطوير إسطحات والأرضة حتى تصل إلى عمق 16 مترا وتطوير للمرات والبوابات والإستفادة بالنظم الإكترونية الحديثة فى إدارة الميناء .. لتعمل تلك الموانئ ضمن منظومة الموانئ الحديثة عالميا.

محطة تموين السفن بالقوعد فى شرق بورسعيد

إستثمارات 50 مليون دولار

تم التوقيع على عقد إنشاء أول محطة تموين السفن بالقوعد بشرق بورسعيد بتكلفة إستثمارات 50 مليون دولار.

وقع العقد عن وزارة النقل اللواء/ هشام السرساوى رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعن الشركة المنفذة المهندس جمال السادات رئيس مجلس إدارة شركة مشرق للبتروك وشهد مراسم التوقيع الدكتور عصام شرف وزير النقل الذى صرح عقب التوقيع أنه تم الإنتهاء من تطوير ميناء شرق بورسعيد وتجهيزه بالبنية الأساسية لجذب الإستثمارات المحلية والعالمية وإقامة المشروعات الإستثمارية فى جميع المجالات.

أكد الوزير أن مشروع تمويل السفن يعد من أهم المشروعات الحيوية بالمنطقة ويتم تنفيذه من خلال نظام شراكة بين هيئة الميناء والشركة المنفذة بنظام حق الإنتفاع للأراضي المخصصة للشركة وتسدد الهيئة حصتها فى رأس المال خسما من مستحقاتها لدى الشركة ويقام المشروع على مساحة 210 آلاف متر مربع وتصل مدة الترخيص إلى 25 سنة من تاريخ التوقيع.

وأعلن اللواء/ هشام السرساوى أنه تم إتفاق على أن يكون لشركة مشرق الأولية فى تجييد مدة الترخيص بعد إنتهاء مدة التعاقد بشرط وقام الشركة بإلتزاماتها بصفة مستمرة تجاه الميناء بالإضافة إلى قيام الشركة المنفذة بسداد خمسة آلاف جنيه سنويا مقابل الترخيص لها بجزالة نشاط التخزين وتمويل السفن بالقوعد.



2- شركة سونكر لتموين السفن

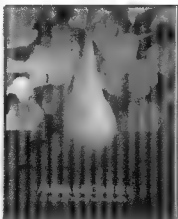
* برأسمال مرخص 20 مليون دولار أمريكي وذلك بهدف إنشاء وتشغيل محطات مستودعات وصهاريج تخزين ومناولة والتعبئة البترولية بكافة أنواعها على أحدث مستوي تقني وكافة الأنشطة الأخرى المتعلقة بهذا النشاط داخل ميناء السخنة والوادي الأجنبية خارج جمهورية مصر العربية وذلك على مساحة 150 ألف متر مربع بميناء السخنة.

3- شركة إنتاج الوقود الحيوي BIODIESEL



* نتائج شراكة ناجحة بين مجموعة أمسال وبين شركة PTI النمساوية الهندسة النباتات والإستثمار بالتعاون مع وزارة النقل والإستثمار وقطاع النقل البحري ومكتب موانئ البحر الأحمر وصناعة البترول. تأسست شركة أمسال لوقود البترول الحيوي بميناء السخنة.

إن الوقود الحيوي 100% صديق للبيئة ويعتمد في إنتاجه على زيت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادي أو استخدامه على حد ذاته ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه في أسواق أوروبا والشرق الأوسط وأستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوي كوقود خالي من غاز ثاني أكسيد الكربون محل الأمل لفتح الدول إن استخدام الوقود الحيوي بدلاً من الوقود العادي أصبح شيئاً متعارفاً عليه في كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إنشاء مصنع مساحته 20.000 طن مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيت بميناء السخنة على أحدث التكنولوجيا والعدات التي تؤكد تقدمه وتقدم نسبة وحجم إنتاج من الزيت. سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوي 40.000 جالسون طين نسبة نقاء 99% ترتفع في المرحلة الثانية إلى 80.000 طن ووقود 10.000 طن زيت طعام سابقة الاستخدام لفتح من خلال العمل بالقيمة المضافة إنتاجاً لهذا المنتج ولن يكون هناك أي فلاح من هذه الزيت حيث سيتم إعادة استخدام الفضلات كسمدة لتحسين التربة وسوف يبدأ الصنع في إنتاج الوقود عام 2006 وستقام مزرعة الأشجار المتروكة الأمر الذي يستلزم إستثماراً ما يقرب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع المختلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للنباتات والأبحاث ثم 6800 فدان بالبترول وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالي 88,7 مليون يورو ويقدم هذا المشروع قيمة مضافة متعاقبة للإقتصاد القومي من حيث إرتفاع حجم الصادرات بالإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع الغير المأهولة حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مزاربية تبلغ 2000 عامل مع إسهام أي مشروع بحقله عشرة آلاف فرصة عمل مع توظيف عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.



* قامت الدولة بإنهاء من إنشاء الحوض الأول بميناء السخنة في يوليو 2000 بتكلفة 750 مليون جنيه حيث أنشأت جوايز الأمواج والممر للأحوي والبنية التحتية لأرصعة الحوض الأول بطول 2000 متر بعمق 17 متر وقامت في مرابطة عالية على المستثمرين الأجانب بطرح تزويد الحوض الأول بالبنية التحتية وإدارة وتشغيل الحوض لمدة 25 عاماً يعود بعدها الحوض الأول إلى الدولة - وقد فارت شركة تنمية ميناء السخنة بعقد الإلتزام للحوض الأول وتم توقيع التعاقد في مايو سنة 1999.

* قامت بشركة تنمية ميناء السخنة باستكمال البنية التحتية للحوض الأول وتزويد الأرصفة بالعدات اللازمة للتشغيل وقامت الجمهورية الحوض الأول ليبدأ التشغيل في 26 أكتوبر 2002. ويعمل الميناء بكفاءة كبيرة منذ ذلك الوقت إلى حينه.

* قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإعداد المخطط الشامل لباقي مساحات ميناء السخنة وذلك على نفقتها وم عرضه على مجلس الوزراء الذي وافق على هذا المخطط الشامل في يوليو 2003. ومن هذا المخطط يتضح أن ما تم تنميته من الأحواض بواسطة الدولة هو الحوض الأول وتبلغ مساحته حوالي 2 كيلو متر مربع علماً بأن المساحة الكلية لميناء السخنة تصل إلى ما يقرب من 22 كيلو متر مربع أي أن هناك حوالي 20 كيلو متر مربع يجب إستغلالها لتعظيم الفائدة من الميناء.

* لا تقوم الدولة ببيع أي أراضي في الميناء - فبالنسبة للحوض الأول ينص عقد الإلتزام مع شركة تنمية ميناء السخنة على أن حصل هيئة موانئ البحر الأحمر على مقابل سنوي للإنتفاع بالأرض الخاصة به وكذلك تقوم الهيئة بتحصل مبالغ معينة على كل طن بضاعة تتداول عليه - كما تقوم هيئة موانئ البحر الأحمر بتحميل دخول وتحويل السفن من وإلى الميناء وكذلك رسوم القطار والإرشاد والتي أحتفظت الهيئة بها وذلك طبقاً للوائح المقررة بالقانون المصري.

* وبما لشركة تنمية ميناء السخنة من جربة رائدة في إدارة الميناء فقد تم الإتفاق بين الدولة وشركة تنمية ميناء السخنة لتسويق وتنمية وإستثمار باقي أراضي الميناء حسب المخطط الطامح المذكور أعلاه - وتم توقيع إتفاق التسويق والتنمية والإستثمار في 6/4/2004.

* ونتيجة للمجهودات والإستثمارات التي أنفقتها شركة تنمية ميناء السخنة جُذت الشركة في إجتذاب الإستثمار الأجنبي اللازم لإنشاء الصناعات التالية بالبناء والوصول بإنشاء أي مصاف اللواتي التجارية الصناعية العالية وذلك بشهادة المؤسسات المالية العالمية مثل البنك الدولي للإئتمان والتعمير ومؤسسة التمويل العالمية وبنك التصدير والإستيراد الأمريكي والإفاد الأوروبي وكافة البنوك والمؤسسات المصرية ومن ضمن هذه الصناعات:

1- الشركة المصرية للماغسيوم:

* مشاركة مع شركة للماغسيوم العالمية MIL وذلك بمنطقة ميناء السخنة تكلفة المشروع 750 مليون دولار على مرحلتين.

- المرحلة الأولى 500 مليون دولار

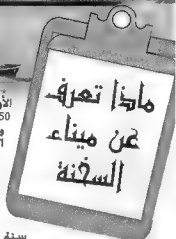
- المرحلة الثانية 250 مليون دولار

* الطاقة الإنتاجية للمشروع 46000 طن سنوياً من سيليك المغنسيوم عالية الجودة ويصل الإنتاج في المرحلة الثانية إلى 96000 طن سنوياً وهو ما يمثل 17% من حجم الإنتاج العالمي.

* يوفر المشروع 1000 فرصة عمل سنوياً في المرحلة الأولى تزيد مع زيادة الإنتاج بالإضافة إلى توفير ثلاثة آلاف فرصة عمل غير مباشرة.

* يحقق المشروع الإكتفاء الذاتي لمصر من إحتياجاتها من المغنسيوم كما يوفر العملة الصعبة ويتم تصدير باقي المنتج للخارج بنسبة 100%.

* يحقق المشروع عائداً للإقتصاد القومي يبلغ 129 مليون دولار سنوياً.





هيئة موانئ البحر الأحمر تحتفل بتدريج فوج حجاج القرعة لأداء فريضة الحج من ميناء بورتلوق السويس

الإرتقاء بمستوى الخدمات المقدمة لحجاج بيت الله الحرام
عبر موانئ الهيئة (السويس - سفاجا - نويبع)

نظمت هيئة موانئ البحر الأحمر الإجتماعية الكبيرة بالطويل والزمار ومشاريع لوجيستية حجاج القرعة للسافرين على متن العبارة السلام ٤.

وكان في توديعهم فضيلة الأستاذ الأكبر الشيخ محمد بسيد طنطاوي شيخ الأزهر وفضيلة الدكتور حمدي زريق وزير الأوقاف والهندسة سامح فهمي وزير البترول والدكتور مهندس عصام شرف وزير النقل والسيد اللواء/ سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء بحري شربين حسن رئيس قطاع النقل البحري واللواء بحري محفوظ محمد طه مزروق رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر واللواء بحري حسين الهرميل رئيس الهيئة العامة لسلامة الملاحة البحرية والنقل الشعبية والتشغيلية محافظة السويس وملاك القنارات النافذة لوسم الحجاج مهندس محمود إسماعيل (السلام) والمخاض سامي عبد الله والمخاض محمد عبد الله (كلوبلتر) وصرح اللواء بحري محفوظ مزروق رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر أن الهيئة قامت برفع درجات استعدادهما اللوائي الخاص بهنقل وتأمين الركاب ولم تفشل كلمات التوديع بأداء اللواء بحري محفوظ طه رئيس هيئة البحر الأحمر وتلا اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس غتم الكلمات الشيخ محمد بسيد طنطاوي شيخ الجامع الأزهر الذي دعى فضيلته حجاج مصر إلى أن يدفع ثمنه والآية الإسلامية وبشعوب العالم أن يحرم الله عليهم فاقوة للمسلمين وهم يكونون ركنا أساسيا من الشعوب وإن يكونوا قوة للمسلمين وهم يكونون ركنا أساسيا من أركان الإسلام بأداء فريضة الحج.

في إطار توجيهات السيد المهندس / وزير النقل للعمل على الإرتقاء بمستوى الخدمات المقدمة لحجاج بيت الله الحرام عبر موانئ الهيئة (السويس - سفاجا - نويبع).

قامت الهيئة بإتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتوفير الإمكانيات الضرورية للتيسير على الحجاج خلال موسم الحج لهذا العام سواء في رحلة الذهاب أو العودة كما قامت الهيئة بإتخاذ بعض الإجراءات لأول مرة للمساعدة في إتجاح موسم الحج لهذا العام.

فهيأ ميناء نويبع بحري

م تدعيم الميناء بالآلات

١- عدد ٣ مساضعات ملاحية (شيمندورات).

٢- لنش قاطرة جديد "جهد" ٤٠٠.

٣- رفع كفاءة الأرصفة بما يسمح بدخول السفن ليلاً ونهاراً تقابياً للإنتظار لتفترت طويلة خارج الميناء.

٤- التنسيق مع أجهزة أمن اللوائي والميناء والجوازات لإنهاء إجراءات السفينة

حصوله ٤٠٠ راكب خلال ٣,٥ ساعات.

٥- توفير عدد ٨ مخطات بقرية الحجاج مع عمل أسقف معلقة مزودة بوحيدات

إضاءة.

٦- توفير عدد ٣٠٠ طرقة مياه إضافية وإنشاء عدد من خزانات المياه سعة كل منها ١٥

طن إجمالي ١٠٠٠ طن.

فهيأ ميناء بورتلوق

١- م التنسيق مع أمن اللوائي على منع دخول سيارات الأجهزة وتوفير أنوبيسات مجانية بمقرية الهيئة لنقل الحجاج من أماكن تراكبي السفن إلى ساحات التجمع

لإنهاء كافة الإجراءات.

٢- م تفصيل عدد ٢ طفطف لنقل أمتعة الركيب مع تكليف جمعية المصالحين

بزيادة أعداد الأفراد والعربات المستخدمة في نقل أمتعة الركاب.

٣- تطوير صالة الإنتظار الخارجية وجعلها من الداخل والخارج وزيادة الإضاءة وتوفير

خدمات الإتصال والتصوير واستخراج التصاريح.

٤- تطوير صالة الوصول وجعلها إلى صالة نزاجية حديثة على مساحة 8200 متر

لتستوعب 2000 راكب تسمح للركاب بتابعة نقل أمتعته من العبارة إلى ساحة

الأمثلة إضافة إلى زيادة عدد دورات المياه والخدمات اللازمة للحجاج من كافيتريات

وإتصالات وتصوير مستندات وشملت عملية التطوير كذلك بوابات ومطحات

العفش وإزالة الخزان القديمة

والمباني العشوائية بتكلفة

إجمالية ٨ مليون جنيه مصري

كذلك م تشغيل عدد ٢ سيارة

في المنطقة وتم تكليف جمعية

المصالحين بزيادة أعداد الأفراد لنقل

أمتعة الركاب والتنسيق مع أمن

اللوائي لمنع دخول سيارات الأجرة

وتوفير أنوبيسات



شيخ الأزهر والوزراء في وداع حجاج البواخر



فهيأ ميناء سفاجا

فقد م تطوير صالات السفر والوصول وتزويدها بكافة الخدمات اللازمة للحجاج كلا الرحلين الذهاب والعودة مع توفير المياه العذبة منه خلال خزان مياه سعة ٢٠٠ طن.

كما أكد السيد اللواء بحري محفوظ محمد طه مزروق رئيس الهيئة على جميع الأجهزة العاملة بموانئ السويس - سفاجا - نويبع على ضرورة توفير رعاية خاصة لجسم الحجاج وخاصة كبار السن والمرضى وذوي الإحتياجات الخاصة بوضع ضوابط مستعدة لجمعيات إحصائين ونقل الأمتعة باللوائي للقضاء على أي حالات إستغلال للحجاج والركاب.

- وسوف يتم النقل من خلال ٢١ رحلة من ميناء بورتلوق بإستخدام عدد ٨ سيارات بطاقة إجمالية ١٩٥٠٠ راكب.

- وكذا عدد ٦ رحلات من ميناء سفاجا بإستخدام عدد ٤ سيارات بطاقة إجمالية ٧٥٠٠ راكب والعهد من الرحلات المكونية من ميناء نويبع البحري بإستخدام عدد ٣

عبارات + غارب سريع بطاقة تصل إلى ١٠٠٠٠ راكب يومياً.

تبدأ رحلات السفر من ١٩ ديسمبر ٢٠٠٥ إلى ٤ يناير ٢٠٠٦.

كما تبدأ رحلات العودة من ١١ يناير إلى ٥ فبراير ٢٠٠٦.



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

تية خاصة موانئ الجمهورية العامة.

تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع حد
تتلك الشركة أحدث معدات التناول المتما
مخازن وممرات التوزيع والتصدير

الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
البدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتراخيص للعملاء .
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبساحات
كبيرة .

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الفلاجة والمبردة .

تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي
إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة

الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
والمرونة .

بما جميع جمركي متكامل لنمو الإجراءات الجمركية في أسرع وقت
وبطريقة مهيأة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)

القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office, Borg Elarab Road From Alex /Caro
Desert Road - King Mariot

Tel (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax (03)4485675

Mobil. 012 394 2216

E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية

القاهرة، الصحراوي كينج مريوط - إسكندرية

ت ٤٤٨٥٦٧ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

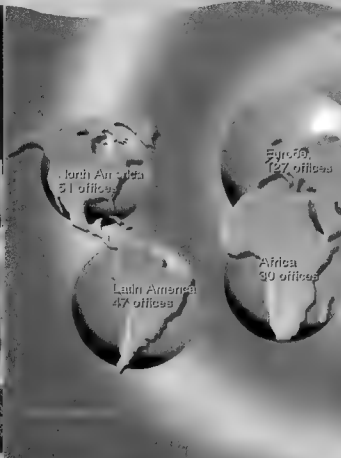
موبيل ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

AFIFI

WORLD TRANSPORT

AFIFI

PANALPINA
on 6 Continents

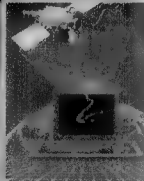


Services Offered in

Arrange of Air and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.



17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com
web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX: +2(03)5923797
+2(03)5901521

مبارة شوقي
رئيس الإدارة المركزية لجمارك ومبائط والفروع
حوار انترناشيونال مع الاستاذ/ الحسني الحسني حجاج

أجريت الحوار/ أميرة شوقي

يقع ميناء دمياط على بعد حوالي ثمانية كيلو مترات ونصف غرب فرع دمياط النهر النيل في البحر المتوسط غرب رأس البر وعلى مسافة حوالي 11.8 كيلو متر مربع.

هذا مرور عام على افتتاح قلعة الرئيس حسني مبارك لبناء دمياط في 21 ديسمبر 2004 ما هو الميز لميناء دمياط عن باقي الموانئ المصرية



الرحلة إلى الموانئ الأوروبية تتميز من أقصر المدد من ميثايميال وأيضاً بالنسبة شرق الأقصى حيث تتميز بأجواء ممتلئة وسطي في الموانئ المصرية أيضاً ووجد عدد من المرافعة لتسهيل الوصول إلى جلب التعامل في لا يوجد تكس أو فترات إشتغال والدي ساعد على ذلك بناء المياد بطريقة حديثة بوجود البنية الأساسية والمرافقة التي أحدث الفرق وأيضاً إمكانية تأييد الشهادة الجمركية إلى مدار ساعة وذلك من خلال البوابات التالية

وماذا عن القوافل؟

ميناء عكاظ تعتبر ميناء مصر الأول في الترانزيت حيث يوجد أكبر محطة حاويات تم تداول 560000 حاوية مكافئة في عام 2000 منها 90% ترانزيت.

يوجد ترانزيت مباشر خارج جمهورية مصر العربية أو ترانزيت غير مباشر إلى الموانئ ويتم فيهاثل الخدمات تاسيس المرحلي لا تضطر إلى فتح الحاوية إلا عند الضرورة القصوى وبعض الإحتياجات الأمنية والمناسبات الأساسية الآن هو ميناء شرق القنطرة حيث أن دخل الميناء سيقلل يوجد ميناء شرق القنطرة وذلك

في سيتم التطبيق الكامل للميناء الإلكتروني

[illegible]

في نهاية الحوار أفاد أن ميناء دمياط تعمل في منظومة كجمارك وشركة تداول الحاويات يمكن ليس بنفس الخطي وعلى الجميع التعاون أكثر للوصول بالميناء لأعلى معدلاتها واجذب الملاء جدد للميناء

[illegible]

هل التباطؤ، الجديد للمباني على الإجراءات الجمركية؟

يهدف مشروع القانون إلى تنظيم العلاقات بين إدارة الجمارك والهيئة العامة للقريبة على الصادرات والواردات وجميع الجهات القريبية حيث أن جميع الجهات القريبية والجمارك في مكان واحد مما يسهل عمل التفتيش السريع في الإجراءات وإنجاز العمل وأيضا يهدف إلى تحسين المبادئ الإدارية خارج الدائرة لمهركية مساعد على إنهاء حركة التفتيش عند الدخول حيث لا يستلزم عمل تصديق جديد. يشتمل المشروع

يستلزم عمل تصريح بحركته لدخول المتاء

هل النظام الحالي يقيد أداء العمال؟

أكدت حيث عند بداية تسجيل الشهادة الجمركية إلكترونياً يسجل عليها التاريخ وال ساعة وأيضاً عند الإنتهاء يتم تسجيل زمن الإنتهاء مما يترتب قياس الأداء والكفاءة لمعالجة الصور.

هل يوجد أي ميزة تنافسية لشحن الصادر من ميناء دمياط؟

تعتبر ميناء دمياط أكبر ميناء يتم منها التصدير الخارج حيث أن بعض الشحنات يتم إنهاء إجراءاتها في موانئ أخرى ولكن يتم شحنها من ميناء دمياط وذلك بالإضافة إلى الصادرات التي يتم إنهاء إجراءاتها داخل الميناء

**أسرة تحرير المجلة
تهنئ**

الواء بحرى / محمد إبراهيم أحمد مدين

على الثقة الغالية التي أولها الله

الأستاذ الدكتور / عصام شرف

وزیر النقل

تعمينه

نائب رئيس مجلس إدارة هيئة

موانع، تهدیدات



بالتقارر الوزاري رقم 455 لسنة 2005

مع أطيب التتميات لسيدته بالنجاح والتوفيق

خطرات جدیدی فی التطور السیاسی
در فرانسا



استقبل السيد أحمد المغربي، وزير السياحة، السيد جورج كولسون، رئيس نقابة الشركات السياحية للرئيسية والوفد المرافق المكون من 14 مسئول من أصحاب الشركات وقبائدين في النقابة و4 صحفيين فرنسيين من قطاع السياحة.

وصرح حسن بهاء، مدير المكتب الإقليمي لوكالة بويرفارس، أنّ الوزير المغربي أبدى إرتياحه من الجهود المبذولة من قبل الشركات السياحية الفرنسية لجذب السائحين وتنشيط السياحة المصرية، كما أكد على استعداد الجهات المصرية المعنية لتوفير المزيد من التسهيلات للسائحين الفرنسيين.

المصري في باريس أن في إطار هذه الزيارة تم توقيع اتفاقية مع مسئولية شركة مصر للطيران تهفب إلى مزيد من التعاون واسميا تشجيع السائحين الفرنسيين للتوجه

ومن ناحية أخرى، أعلن مصدر مسؤول عن قرار إحدى شركات سياحة فرنسية لبدء رحلات مباشرة بين فرنسا وطرابلس اعتباراً من شهر (ديس) نيسان المقبل.

وكشف بهنام عن مشاركة وفد مصري في الندوة التي ستقام أول مارس المقبل في مدينة «جنوب فرنسا» عن «اللقاء الدولي لصناعة السباحة في منطقة البحر المتوسط» والذي من تنظيمه هذه الندوة بإسبالة وكالات بيونراس عن دراسة أكاديمية تناولت عديد بين جميع دول حوض البحر المتوسط مثل مصر ولبنان وسوريا والجزائر وبالنظر إلى عدد الكثير من السباحين في هذه المنطقة بإسبالة لصناعة السباحة العالمية والعلاجية والأعمال كما تمتد إلى 25 عضواً معاً مثل الأمل: «مجموعة الخدمات والتدريب

العناصر الأساسية لإنشاء ميناء جديد

Main Items for a New Port Construction.

مهندس / محمد رمزي عوض - مهندس شواطئ وتعمية موانئ

الجزء الثاني

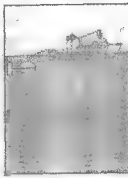


حواجز الأمواج (Breakwaters)

بالنسبة لحواجز الأمواج، فإنها تعتبر من أكثر العناصر تكلفة في إنشاء الميناء ويلزم تصميمها الدقة والخبرة الهندسية العالية ولإجراء ذلك التصميم بغاية فإنه يلزم تجميع العديد من البيانات الطبيعية والجيوتقنيكية لمنطقة المشروع. فاما البيانات الطبيعية فتشمل قياسات المد والجزر وسرعة واتجاه التيارات البحرية بالمنطقة (حسب نوع التيار / التيارات المتعرضة لها للمنطقة) سواء تيارات مدية أو مدفوعة بقوة الرياح أو ناتجة عن الأمواج أو من أصول نثرية أو غيرها. وكذلك قياسات الأمواج والتي تشمل قياسا مباشرا لإرتفاعات وزمن الأمواج (Wave Height and Period) ومنها يتم تحديد أهم العناصر الأساسية للأمواج مثل الإرتفاع الناتج للأمواج (Significant Wave Height) واكبر إرتفاع للموجة في مغار العام (Hs/1year) وغيرها.

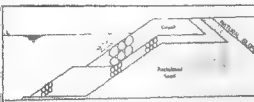
دقيق وسليم الحاجز قبل الحصول عليه. وحواجز الأمواج للموانئ عموما تكون مكونة من حاجز رئيسي (Main Breakwater) وحاجز ثانوي (Secondary Breakwater). أما الحاجز الرئيسي فيتم تخطيطه بحيث يكون قدر الإمكان متعامدا على اتجاه تقدم الأمواج الساتة عند فتحة الميناء. أما الحاجز الثانوي فيتم تخطيطه بحيث يتبع مع الحاجز الرئيسي فتحة متخلل مناسبة للسفينة لتصميمه.

دقيق وسليم الحاجز قبل الحصول عليه. وحواجز الأمواج للموانئ عموما تكون مكونة من حاجز رئيسي (Main Breakwater) وحاجز ثانوي (Secondary Breakwater). أما الحاجز الرئيسي فيتم تخطيطه بحيث يكون قدر الإمكان متعامدا على اتجاه تقدم الأمواج الساتة عند فتحة الميناء. أما الحاجز الثانوي فيتم تخطيطه بحيث يتبع مع الحاجز الرئيسي فتحة متخلل مناسبة للسفينة لتصميمه.



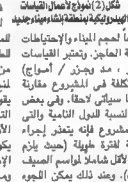
هذا بالإضافة إلى تحديد إرتفاع الموجة التصميمية وتصميم حاجز الأمواج والذي غالبا ما يؤخذ في الاعتبار قيم أنه أعلى إرتفاع مسجل خلال الخمسين أو المائة سنة السابقة لسنة إنشاء الحاجز (وذلك تبعاً للقرار المتخذ بالنسبة للعمر التصميمي للحاجز والذي غالبا - ما يكون في الصدد بين الخمسين والخمسة عشر - ويكون إختيار العمر التصميمي تبعاً لعدم اليقين واحتياجات الحماية لإولوية الحاجز. وتعتبر القياسات المحلية (الهيدروليكية / تيار / مد وجزر / أمواج) من العناصر المهمة التكلفة في المشروع مقارنة بالقياسات الجيوتقنيكية كما سيأتي لاحقاً. وفي بعض مشاريع الموانئ وخاصة بالنسبة للدول النامية والتي تقع ميزانيات محدودة للمشروع فإنه يتعين إجراء تلك القياسات الهيدروليكية لفترة طويلة (حيث يلزم عمل قياسات لمدة عام على الأقل شاملاً لحوامس الصيف والربيع والخريف والشتاء). وعند ذلك يمكن الجوء إلى المعلومات التاريخية المتاحة (Historical Data) والمتوفرة من تراسدات سابقة تم إجرائها بواسطة جهات ذات ثقة. والبيانات المستمدة من تراسدات سابقة تم إجرائها بواسطة جهات ذات ثقة. والبيانات المستمدة من تراسدات سابقة تم إجرائها بواسطة جهات ذات ثقة.

شكل (4) نموذج لحاجز لوحدي يوحدها من الجرائيت

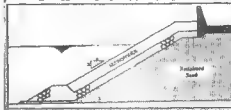


الريوليكتور ميثيمي جودا والذي يعد من أبرز علماء هندسة الشواطئ والموانئ في اليابان والعالم. وهناك أنواع أخرى مثل الساتر المعلقة الملوحة بالردم وهو نوع غير مفضل لإستخدامه إلا في حالة تكثر إستخدام الأمواج الأخرى والأمطار مياه غير الكبيرة مع عدم التعرض لإرتفاعات أمواج هائلة جدا أو إستراتيجية كبيرة للصمصات أثناء أتعال المناور في الضحل والفرج السفن. ومن المهم جدا ذكره أنه في حالة كون تربة منطقة المشروع من النوع الضعيف، فإنه يلزم عمل إحلال لطيفة / طبقات التربة الضعيفة وذلك بإزالتها ووضع طبقات من الرمال المدموكة جيدا أو الصبور والأمهجار المصبورة ذات القدرة العالية على تحمل الأحمال الموضوعة فوقها من أوزان مواد الموانئ. هذا تعرف الطبقة الضعيفة المزالة باسم (Overburden Layer). وبشكل (2) يوضع نموذج لأصالح القياسات الهيدروليكية بمنطقة إنشاء ميناء جديد. والشكل (3) يمثل نموذج لحاجز أمواج ذو حماية يوحدات خرسانية

الليمان (ذات أكبر أبعاد متوقع إستقبالها وذلك بالنسبة للطل والعرض الفاسط) مع عمل تغطية لهذه الفتحة من إبداء تقدم الأمواج (Overburden). لمنع إختراق الأمواج لليمان من تلك الفتحة. وعادة ما يقوم طاقم مهندسي التخطيط لليمان بعمل مجموعة من التخطيطات البدلية المقترحة لحواجز الأمواج لإختيار الأنسب منها. وعند وضع التخطيطات البدلية يرى أن يكون موضع الحاجز في المياه العميقة طبيعياً على قدر الإمكان وذلك للحصول على أرخص البدائل ومن المعروف أن تكلفة إنشاء المتر الطولي من حواجز الأمواج الكمية (Rubble Mound Breakwater) قد يصل إلى بضعة آلاف من الدولارات. وتزيد مع التكلفة مع زيادة عمق المياه كما ذكرنا. ولحواجز



شكل (2) نموذج لحاجز أمواج لوحدي يوحدها من الجرائيت



شكل (3) نموذج لحاجز أمواج لوحدي يوحدها من الجرائيت



الأصواع أحادية فعنها الحواجز الكمية وهي أكثر أنواع الحواجز شيوعاً على مستوى التطبيق العالمي. وهذه الحواجز يتم تنفيذها بطريقتين شهيرتين إما من البر بالردم أو من البحر من طريق إستخدام الموانع البحرية. وهناك الحواجز (Caisson Breakwater) التي تعتبر بنى مكافئة جداً حيث يلزم لإنشائها خبرة عالية ونفقة في التصميم وتكلفة مرتفعة وتتوافر حوض إصلاح سفن قريب (Dry Dock) لإمكان الإنشاء فيه. وتوفر المقارنات ذات القدرة المناسبة لأصالح الضار

شكل (4) نموذج لحاجز أمواج لوحدي يوحدها من الجرائيت

شكل (5) نموذج لحماية موانئ من الصخر الجبلية يتم إنشاء على مراحل

صناعية Accropode). والشكل (4) يمثل نموذج لحاجز أمواج ذو حماية يوحدات من الجرائيت. والشكل (5) يمثل نموذج لحماية موانئ يوحدات من الصخر الجبلية يتم إنشاء على مراحل.

شكل (5) نموذج لحماية موانئ من الصخر الجبلية يتم إنشاء على مراحل

آخر أخبار الهرم الرابع



"رواية عالية تجسد الصراع بين وقتين" في ندوة بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية محاضرة حول كتاب "حياة إسماعيل فريق باشا" وهي الرواية التي كتبها الروائية اليونانية ريا حالانكي، وتمت ترجمتها إلى العربية عبر مؤسسة الأهرام للنشر في مبادرة تدمي ودعمها فرع المؤسسة الثقافية اليونانية بالإسكندرية، وقد قام بترجمة الرواية العربية الدكتور محمد حمدي إبراهيم أستاذ الفلسفة والأب اللاتيني، والدار على حاشية الرواية الفرنسية من مدينة كريت اليونانية والدان وتعامت الندوة بمناقشة الرواية التي تدور حول قصة حقيقية، مقادير حياة فريق باشا وتغيير لفة وهيئة لمصيح يقض عليها العثمانيون ويوسلوهم إلى مصر، يقوم الأول منها بعد ذلك بتحويل الثورة التي قامت في مدينة كريت، أما الثاني فهو إسماعيل الذي يتنكر إسمه لمصيح إسماعيل فريق باشا وتغيير لفة وهيئة لمصيح يردأ الحرب والذي ترسله السلطات العثمانية لقمع الثورة التي قامت في كريت وبهذه الثوار.

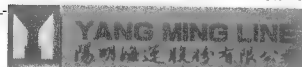
يعد "حياة إسماعيل فريق باشا" أول رواية يونانية تنضمها منظمة اليونسكو عام 1994 إلى قائمة الأعمال المتوجية التي تعكس أفكار النضلة وأهدافها.

حيدر يذكر أن العديد من الكتب تناولت حياة إسماعيل فريق باشا وقد تمت ترجمة الرواية اليونانية إلى العديد من اللغات من بينها الإنجليزية والفرنسية والتركية والألمانية والبلجيكية، وذلك يرجع إلى أن الرواية غنية ومعقدة فهي رواية مكتلة الأركان تتناول أحداث تاريخية حقيقية تجسد صراع خلق الهويات والآلام ونزاع الولاء لجمهتين.



"مدن ولدت من الصعراء" مؤتمراً دولياً بمكتبة الإسكندرية

تطلعت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع هيئة قناة السويس وجمعية أصدقاء فرند ديليبس في الفترة من 11-12 ديسمبر 2005 مؤتمراً بعنوان "قناة السويس - مدن ولدت من الصعراء" وتناقش المؤتمر على مدار يومين نشأة وتطور مدن قناة السويس من زوايا مختلفة عمرانية واقتصادية وثقافية، كما طرح نقاشات حفر قناة السويس في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وتطور هذه التقنيات وصولاً إلى أبناها هذه التي تشهد عمليات توسيع وتطوير للثلاثة في توابك تطور حركة النقل العالي، بالإضافة إلى ذلك تناول المؤتمر أيضاً الدور الجوهري الذي تلعبه قناة السويس في اقتصاد الدولة المصرية سواء من خلال إيراداتها المباشرة أو من خلال النشاط الاقتصادي لسكان مدينتها الكبيرة بورسعيد وإسماعيلية واسويس.

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
CALLING ITALY PORTS
JANUARY 2006LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST
AND JAPAN PORTS

JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V GLORY BRIDGE	78E	02/01/06	PSD
M/V HANJIN BRUSSELS	31E	04/01/06	PSD
M/V IND A LOTUS	29E	04/01/06	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	23E	07/01/06	PSD
M/V YML LONGEVITY	78E	09/01/06	PSD
M/V YML ORCHID	40E	14/01/06	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	54E	11/01/06	PSD
M/V CHUAN HE	56E	11/01/06	PSD
M/V YML OCEAN	76E	18/01/06	PSD
M/V EVER GENTLE	28E	18/01/06	PSD
M/V HANJIN HELSINKI	24E	18/01/06	PSD
M/V YML GREEN	37E	21/01/06	PSD
M/V YML GALAXY	57E	23/01/06	PSD
M/V SCI VIJAY	02E	25/01/06	PSD
M/V WAN HE	24E	25/01/06	PSD
M/V PINE BRIDGE	36E	28/01/06	PSD
M/V YML COMFORT	84E	30/01/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
FAR EAST / EAST MED PORT
JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YML SKY	28W	04/01/06	PSD
M/V YML IZMIR	08W	11/01/06	PSD
M/V JINYUN HE	35W	18/01/06	PSD
M/V YML PEOPLE	24W	25/01/06	PSD

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJIN OSAKA	27W	03/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YML OCEAN	78W	07/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN PORTLAND	81W	10/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YML GALAXY	57W	14/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN IRENE	88W	17/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YML COMFORT	84W	21/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	58W	24/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V HUNBER BRIDGE	83W	28/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	24W	21/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH CONTINENTAL PORTS
JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V SCI VIJAY	02W	01/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YML GREEN	37W	02/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LONG BEACH BRIDGE	20W	03/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO SINGAPORE	28W	05/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YML PROMINENCE	25W	08/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V PINE BRIDGE	38W	09/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	19W	10/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YUE HE	30W	12/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V CONTI SINGA	03W	15/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V CYPRESS BRIDGE	38W	16/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V JAMES RIVER BRIDGE	23W	17/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO HONGKONG	25W	19/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V SCI MAHIMA	12W	22/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V BAMBOO BRIDGE	37W	23/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V AKINADA BRIDGE	23W	24/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO DALIAN	31W	26/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V INDIA LOTUS	29W	29/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YML PLUM	41W	30/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YML CHICAGO	19W	31/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR

مكتب بحري 13 شارع الجمهورية، تليفون: 359885 (57) فاكس: 336645/066

مكتب مياه بعبور شركة اتصالات تليفون: 57 (320221)

القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية: ٢ شارع فرند عادل/ المحلة، محلات الرمت: 4861239 - 4873078 - 4873501

فاكس: 4840757 - 4847266/487266

ماذا تعرف عن إتاقية الكويز؟

بقلم: محاسب / سعيد رجب شرف



أولاً نبدأ بتعريف لفظة الكويز (QIZ)، وهو الاختصار لجملة (Qualifying Industrial Zones) بما يعنى المناطق الصناعية المؤهلة. وإتاقية الكويز التى وقعتها مصر مؤخراً مع حكومة إسرائيل الواضحة على اعتبارها مناطق صناعة مؤهلة بحيث يحدد الطرفان مصر وإسرائيل: المناطق التابعة لدولتهما كمناطق محددة يمكن للسلع أن تدخلها لأغراض التصدير دون سداد ضرائب أو رسوم بغض النظر عن دولة منشأ تلك البضاعة.

للتصورية ويطلب أمام كل صناعة اختيار السوق اللامع والقدرة على مراعاة قواعد المنشأ الخاص به.

2- يتفهم البعض من إمكانية استيراد مصر لمعالجة أسبوعية كما حدث فى الأردن أو لعمال من إسرائيل - ولكن من أهداف إتاقية رغب مستويات التشغيل المحلية وبالتالي غير واره إستيراد عمالة من الخارج.

3- التفهم من أن تستغل إسرائيل بصفتها الحكر الوحيد لى يمكن لى الصناعة أن ترغ أسرار المستثمرين التى لا تتلق مع المواصلات العالمية مما يضر بالصناعة المصرية، وإلهذا يجب أن يتم الإتفاق على إدخال تعديل إتاقية بحيث يمكن أن يلجأ الجانب المصرى إستيراد هذه البضائع أما مصر أو التصدير الأمريكية نفسها أو الجانب الإسرائيلى على إدخال شريك يمكن البهوه إليه إذ تم الإتفاق بالمواصلات.

4- التفهم من إغراق السلع الإقتصادية العربى وأوجه بعض الدول العربية للحد من هذا الإتاقية بدلاً من التكام الإقتصادى العربى بما يضر بتعزيز التعاون الإقتصادى العربى.

5- يتفهم الكثيرون من أن إقرار الجانب الأمريكى بالمؤهلة لى تعديلات إتفاق الكويز، يعبر عن صالحه لإنجاح الأمريكى الكامل إسرائيل ما لى يمل بالتوازن.

6- يرى بعض الإقتصاديين أن نص الإتفاق الأمريكى بالمؤهلة لى تعديلات إتفاق الكويز، القوس والقهره والتجاذب يتعارض مع مبدأ حرية التجميع وأن ذلك يعترفاً بشرعية الإحتلال الإسرائيلى للقدس بغضها وكان من الأفضل أن يعدل النص إلى أن تكون إجماعات اللجنة المشتركة أربع سنوية لى إقرار مصر بالتالى بدلاً من النص الذى يوافق بين بعض مصر.

الإستثمارات الأجنبية للإستفادة من الإتاقية التصديرية التى تتمتع بها مصر سواء مع الإتحاد الأوروبى أو المنطقة العربية أو دول الكويز.

2- أحد الخلق الص إلى الأسواق الأمريكية وهى سوق كبيرة تستوعب الكثير من الصادرات المصرية.

3- من المتوقع أن تلبى تلك الإستثمارات إلى زيادة معدلات النمو وتوليد المزيد من فرص العمل لحو 300 ألف فرصة عمل خلال نفس الفترة.

4- ويهدف إتاقية يمكن تجنب الضرر الذى كان متوقعاً أن يسبب صناعات المصنوعات والملابس والبضائع للبناء نظام المصنوع الممول به من التصدير الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2005.

فبالرغم من أن المصنوع كانت مقصورة على بعض منتجات التجميع والملابس الجاهزة لأنها كانت كلفة بنقلها من جانب 600 مليون دولار كمصادر تسبب مصرى السوق الأمريكى على شتى مناطق المناطق الصناعية المؤهلة فرصة لحدول هذه المنتجات من توريد كمية أو جمركية السوق الأمريكى وبالتالي زيادة قدرتها على المنافسة فى هذا السوق الضخم أيضاً وتعددت التيسرات لتقليل كلفة التفتات الخاصة بهذه الصناعة فيما كانت التفتات المصرية تشجع لتعريف جمركية تتراوح بين 10% و 363% على نظام المصنوع.

وتوقع خبراء التجارة والصناعة أن يوفق الدراسات التى تمت بعد الفحص أن تحقق مصر مزايا وفوائد إقتصادية من خلال هذه الإتاقية تفوق ما تحقق فى الأردن نظراً لما تتمتع به مصر من قاعدة إنتاجية وصناعية واسعة فضلاً عن تزايد إحتياجات مصر من بعض السلع الإستثمارات فى ضوء إتساع السوق المصرية مقارنة بظهورها الأمريكى خاصة إذا أخذ فى الإعتبار إحتياجات مصر التجارية مع كل من الكوميسا والمنطقة العربية والإتحاد الأوروبى.

المزايا السياسية والإقتصادية التى تعطيها مصر من جراء توقيعها على هذه الإتاقية:
1- يتفهم الكثير من خبراء الإقتصاد والمجاسين من تفكير هذه المناطق على تجارتها مع الإتحاد الأوروبى لا إلى جانب ألا تغفل التيسرات التى يقدمها الأمريكان والغرض من تقديم فرص جدي الصادرات

الصناعية بها بحوالى 8 فى المئة من إجمالي الإستثمارات ومعظمها يعمل فى صناعة المشروبات والملابس والأغذية والصناعات الهندسية والمنجنية.

كما أنه يستفيد من هذا الإتفاق كافة المنتجات المصنعة بالمناطق الصناعية المؤهلة سواء كانت صناعات غذائية أو مصنوعات أو صناعات معدنية - كما يستفيد منها مصانع القطاعين العام والخاص القائمة بهذه المناطق سواء كانت مصانع صناعية أو كبيرة.

كما أنه يمكن تطبيق نظام الكويز إختيارياً على المصانع القائمة بالمناطق الصناعية التى تم إختيارها حيث أن المصانع تتمتع بحرية تطبيق هذا النظام من عدمه. أما بخصوص المصانع خارج المنطقة الجمرائية للمناطق الصناعية المؤهلة والإقامة فى الإستهادة من تيسرات الكويز فوفقاً لسياسة مصر التجارية هناك عدد من فرص التصدير الأخرى لمنطقة العربية أو الكوميسا أو الإتحاد الأوروبى فهيكمن الإستفادة منها وعدم الإقتصاد على التيسرات فى السوق الأمريكية ويمكن إعطاء هذه المصانع الأولوية فى خطة الدولة من خلال تقديم مساندة فنية من خلال برامج تحديث الصناعة أو من خلال صندوق تنمية الصادرات.

وقد كمن هناك إجمالاً لزيادة عدد المناطق التى يمكن فى الأردن وذلك إذا ما تمت التجربة كما أنه لا يوجد توقيت زمني لإنتهاء المزايا المقنعة بمقتضى هذه التيسرات وإنما تعد مرحلة إنتقائية تمهيداً لتطبيق إتفاق تجارة حرة مع الولايات المتحدة الأمريكية.

كما أن إتاقية الكويز لا تلبى إلى أية إلتزامات على الجانب لا يترتب عليها أى تعديل فى أراضى الدولة أو فى حقوق السيادة ولا يعمل خزانة الدولة أية نفقات غير واردة بالموازنة أما بالنسبة لقوائد المخطط أن تعود لى الإقتصاد المصرى فإن الدراسات التى تمت فى هذا الشأن تشير إلى وجود العديد من المزايا والفوائد المرتتبة على الصناعات الخفيفة بالمناطق الصناعية المؤهلة ومن ثم على الإقتصاد المصرى وذلك على ضوء ما تجرته تجربة المناطق الصناعية المؤهلة فى الأردن - بين من هذه الفوائد ما يتنقل بالإقتصاد التوسى بينها فيما يلي:

1- المساعدة على جذب الإستثمار من

ومن المهم الإشارة هنا إلى أن المملكة الأردنية الهاشمية كانت الأسبق لى التوقيع على إتاقية الكويز - أما مصر فقد قامت بالتوقيع على هذه الإتاقية فى أوائل عام 2005 ويجب أن نوضح أن المصنوع بالمناطق الصناعية المؤهلة فى تلك المناطق التى توافق عليها الحكومة الأمريكية بينما يتم تصديرها من قبل السلطات المحلية فى كل من الأردن ومصر وإسرائيل.

وتعد صادرات هذه المنطقة إلى الولايات المتحدة الأمريكية بدون حصص أو رسوم جمركية أو ضرائب - ويشترط إقامة هذه المناطق أن تساهم الدول القائمة بها (مصر والأردن) فى أنشطة الصناعة المؤهلة بنسبة 35 فى المئة من القيمة المضافة للسلعة الصادرة الأمريكية إلى المنطقة الأمريكية على أن توزع نسبة أخرى على إسرائيل والولايات المتحدة.

وقد تمت 3 إختيار ثلاثة مناطق جغرافية صناعية بصريا، على معايير ثلاثة أولها حجم الصادرات الخفيفة للسوق الأمريكى سنة 2003 وثانيها مدى توافق إمكانية التوسع فى التصدير مستقبلاً ثالثها توفر العملة الماهرة فى كل منطقة.

وهذه المناطق هى:
منطقة القاهرة الكبرى وتضم مدينة العاشر من رمضان وبها 88 مصنعة خفيفة صادراتها 265 مليون دولار ومنطقة شبرا الخيمة وبها 20 مصنعة خفيفة صادراتها 14 مليون دولار ومنطقة نصر وبها 14 مصنعة خفيفة صادراتها 14 مليون دولار ومنطقة 15 مايو وبها 3 مصانع خفيفة صادراتها 6 مليون دولار ويبلغ عدد العاملين بها 100 ألف عامل.

منطقة الإسكندرية الكبرى: وتضم الإسكندرية ورج مصر والعمارة وبها 59 مصنعة خفيفة صادراتها 207 مليون دولار وبها 25 ألف عامل.

منطقة القناة وتضم فى مرحلتها الأولى مدينة برجسعيد وبها 22 مصنعة خفيفة صادراتها 52 مليون دولار وعدد العاملين بها 26 ألف عامل.

ومن مزايا هذا الإتفاق: أن الإتاقية بدأت بتلك المناطق تتمثل فى لانتات الصناعية المؤهلة التى تم إختيارها وبها حوالى 60 فى المئة من إجمالي الأنشطة الصناعية كما أنها تستوعب حوالى 63 فى المئة من إجمالي العمالة وتقدر قيمة الإستثمار



ليست أساطير... إنها وقائع مثلث برمودا... مقبرة الأطلنطي

"إن أعظم عجائب الدنيا على كثرتها هي الإنسان" سوفوكليس

الأطلنطي هنا المفقود هو تعريف المناطق الثلاثة وهي :
أولا : المنطقة الأولى

البحر الأطلنطي... ATLANTIC OCEAN

بقلم الريان / هاروق عبد النعم الصايغ
خبير ومستشار بحري

هو المحيط المعروف أكثر من غيره وقد ساء قديماء اليونان بهذا الاسم تكريما للإله أطلس العملاق الذي كان في اعتقادهم يقف على شاطئ أفريقيا وكتاب "الغرائب الجغرافية" أو "الأطلس" - كما يسمى أحيانا - أخذ اسمه من هذا العملاق والمحيط الأطلنطي الذي يعرف أيضا بالأطلس أصبح أكثر من المحيط الهادئ ولكنه أطول من الشمال إلى الجنوب وذلك لأنه يشمل القطب الشمالي عند أحد أطراف الكرة الأرضية ويمتد دون انقطاع إلى القارة القطبية الجنوبية حيث يوجد القطب الجنوبي.

على الرغم من أن مساحته (41 مليون ميل مربع) أقل من مساحة المحيط الهادئ (60 مليون ميل مربع) فإن مساحته أطول بكثير من مساحته هذا المحيط. أقل المحيطات الثلاثة عمقا ومتوسط عمقه 12900 قدم وأصلها 30246 قدم (خندق بورتوريكو) عمياء الأنهار التي تصب فيه ثلاثة أضعاف ما تصببه الأنهار في المحيط الهادئ

وإنشده واستخدمه 3500 ميل وأقل إستمر 1850 ميل (بين دالور في أفريقيا والبرازيل) من العديد من البحار الثانوية حيث يتصل بالبحر المتوسط الذي يشمل أوروبا من أفريقيا كما يتصل ببحر الشمال وبحر البلطيق في شمال غرب أوروبا وتجري ممره (عظم الطرق الملاحية العالمية نشاطا تلك التي تصل أوروبا وأمريكا الشمالية

ودرجة ملوحتها (درجة الملح المذاب) 37 في الألف من درجة حرارته 4.02 درجة مئوية وهناك في قاعه سلسلة جبال عملى من سلسلة وسط الأطلنطي التي تجرى في الشمال إلى الجنوب تقريبا بمحاذاة سواحل القارتين (أفريقيا وأمريكا) وترتفع إلى 600 قدم فوق قاع المحيط وتظهر بعض الفوهات فوق سطح الماء مكونة جزر الأزور وبساتين بايل وكوسبي وأستكشيب وسانت هيلانة وترينيداد. والمحيط الأطلنطي خمسة تيارات رئيسية هي التيار الاستوائي وتيار الخليج أو الفوريدا وتيار المحيط الأطلنطي الجنوبي وتيارات بين المحيط الأطلنطي وتيارات المياه العميقة

عصافه لونها أسود أزرق وفي الجو اللبد بلونهم رمادي أما في المياه الضحلة التي يظهر من خلالها القاع الرملى فتبدو خضراء. نهاية المنطقة الثانية - بحر سارجاسو- SARGASSO SEA منطقة كبيرة تقع في المحيط الغربي المحيط

في المال أعلنت حالة الطوارئ "تصويرو" وإتلتهم في القاعدة الجوية طائرة الإغاثة وإتلتهم الضفعتان المحركتان مارتين مارينز، بابلها القاتلين الذين أصدت الضفعتان السرب ولكن إبطت الإغاثة بطائرة الإطالة ولم يصل منها أحد - وحتى أن الإطالة لم تصل إلتها إقتضت مكالمة إلتقي السرب وأصدت قيادة القوات الجوية الأمريكية بياناً عن الحادث بين من معنى واحد هو

تابع مثلث برمودا..... مقبرة الأطلنطي؟؟

Flying Saucer Conspiracy

وتجسست باللغة العربية عنوان المقال في المجلات الشريفة بأنه في نهاية العقد الرابع من القرن العشرين (عام 1947) والسنوات التالية لذلك هناك طائرة متحركة موقوفة غامضة، وبالتالي مرجحة الصحة ولكنها غير مؤكدة وصليتها من رؤية شاعر غريب في حديقته في هذه المنطقة أو معرفة تطير في السماء وفي هذه المنطقة في مواقع واتجاهات مختلفة وتطير عليها الطيور الطائرة غير المعروفة UNITED FLYING OBJECT

ويوزن لها اختصاراً بـ UFO ولها جوانها العديد من السلاسل وأجرى عليها العديد من الدراسات ولكن لم يستطيع أحد تحديد طبيعتها ويعتقد "فيلد" بوجود علاقة بين وجود هذه الأشياء وبين الإشارات المتكررة التي نراها في الأفق،

و يتلقى عالم الفضاء د. جيبس من طائر
كويكبيز خبراً عن اكتشاف هذه الأطياف المظلمة
التي تفرغها إلى الجفرة على شكل موجات
مستقطبة في جوف إدا - بمسلة تكاد يمكنها
من التسلل إلى المظلمات والظلمات إلى تفتت
مجالها الغامض لتصلها إلى أرضها وتختفي
إلى مكان غير معمول خارج عالم الأرض.
و يشير الدكتور جيبس إلى أن تسمى
غريب - تدعى مصطلحاً - من هناك الحضارة
تواجه مشارة أو حضارات مازالت مشيرة
تعدت إلى المحيطات فكتكت دون فهم الزمان
إلى قدرته على الإسراع ثم تسرع إلى وهم
يرصدونها لا تأسس دن يجرهم إلى
المضي تلكها التصورة إلى تم في السنوات
التي تتكشف جميعها من الأبيّة الاستعارة
إلى قاع عظمى عن مثقلة عن زمامها بالزمن
من حينها ما بدلي في تواجد الحضارة
والعمران فيها دون آلاف السنين.

تلقى في النهاية حقيقة مؤلمة هي كما يقول
 فكتشور الذي ألقى الدروس في كتابه "موسيقيا ،
 مدينا ، ملكات العرب والمغرب" أنه لم
 يستطع أحد - حتى الآن - أن يفسر بشكل
 سليم سر هذه الإغترافا ويظهر على شكل
 إلهام الكاتب الملك المعروف بترانسفاليس
 (1872-1970) حينما قال: كم من الأشياء
 تمكنت أن أخلق عنها أثناء نومها لم أنسى
 من العزف يتبين أيها الناس في مثل شتيه
 ين الإنسان يرضى من تفاصيل ما هو موجود
 في سطح الأرض من جبال وصحاري ونباتات
 بلغة لا يعرف ما هي ميوحة في أصنافها
 ولا أكثر ما يجهل الإنسان ما أقل ما يشتمل
 فإله حكيم وعلمي في وجوده الذي يشتمل
 الأمر كل الأمر استمعنا مع الفصحى والقرآن
 الثابت
 "فمنه ما خلق العرب لا يعلموا إلا وهو يعلم
 كل شيء" (البقرة)

وما يؤتى من العلم إلا قليلاً.

صلى الله عليه وسلم

●●●

11

يتميز الباحث "زالف بيكر" إلى أن سبب
التقنيات الكهربائية الطبيعية التي تؤثر على
النباتات البوصلة هو وجود مادة فضائية
الجاذبية ذات طبيعة مختلفة عما تطبيع على
أسطح الأرض ولها صفات التفاعل
عندما تتقرب من أي مادة متناظرة ومن المحتمل
أن يكون مصدرها الفضاء خارج الكرة الأرضية
حيث تستقر تحت قشرة الكرة الأرضية وعالياً
تحت سطح المحيطات وهي نظرة قائمة على
تفسيرات دوى براهمي.

[illegible]

هـ تفسير آخر تبناه مهندس الإلكترونيات الباحث أو هينكلوس براون يقضي بأنه يتولد في بعض مناطق الكرة الأرضية مخزون كبير من القوى المغناطيسية وعندما تحدث تغيرات في معدلات هذه القوى بصورة مفاجئة محدثة هزات مغناطيسية يقضي هذا يفسر سر الخلل المفاجئ في أجهزة الطائرات واختلال توازنها وربما سقوطها وخفاتها في قاع المحيط.

«يقتطع» حين «يسير» الخبير في كل ألفه في
التفسير الجديد والمخول إقتناء، إقتناء
والمطائرات في هذا النحو ويكمل أطلسمها
هو هنا ذلك في حكمة مائة لقابن الأرض
معلمت هذه السنة والمواسم وصارت بها
يعدو عن تركب الأرض وفيه نادر أن التلصق
الحكمة القائمة على استنباط الأدبيات الفلسفية
في ألوهيا كسرنا إذا وإذا يفسر سبب إقتناء
سنة والأجهزة والمواسم وإقتناء الإقتناء في
الحكمة والأطوار العادية.

في عالم علم في الحقائق والمصطلحات «إيقيل أ
أدري» أن نأبر الخلق في هذه السنة خلت
بمركب السرية يسلكه المتطامن وكثيرا ما
نهرج رواج عينة فاجئة والمطافعات شديدة
التجارب الخلقية قد نزل الإقتناء، ولو ألق
في بعض الصمة على ما في الكثير مما يحتاج
إلى مراجعة.

• يرجع اليلحث " إيريك بوستيل" أن يكبر سبب الإخفاء هو تولد موجات عنيفة - وبصورة مفاجئة - تشبه حركة المد والجزر نتيجة حدوث هزة أرضية بقاء المحيط مما يلاى إلى غطس السفينة للقاع فى لمظات بعد إنجذابها لحركة هذه الموجات .

* باع بالفشل كل محاولات علماء وكالة الفضاء الأمريكية (ناسا) والأوروبية (إيسا) ولم يجد الباحثين عن اللغز حتم الآن طريق إليه ولا الباحثين في غموضه بليلاً عليه
* يذكرنا "توتال كيهوود" في كتابه

اليابانية بإرسال السفينة كيويرو - S في 14 مارس 1955 وهي سفينة ذات تصميم خاص مزودة بتجهيزات خاصة وعليها عدد من علماء البحر والمحيطات ومعهم الأجهزة المعدة بتقنية عالية في عاية الدقة إلى هذه المنطقة للدراسة والبحث عن أسباب الاختفاء، وزواجه ومبرراته ولم تعرفه هذه الرحلة هي أية معلومات أسلم سبيط للغاية أو أن هذه السفينة نفسها اختفت وبكامل طاقمها إلا أنه يترشح لها على أي أثر أي طاقم ما دعا السلطات اليابانية إلى اعتبار منطقة "بحر"

أشارت ظاهرة إختفاء السفن والطائرات
إهتماما كبيرا في الأوساط العلمية لفرافة
الظاهرة التي أشارت بحشة الملايين في
شتى أنحاء العالم وخلفت في ذلك الأراء
وتعبدت وجهات النظر

الترتيب	اسم	إلى	الحظ
90	بشامة عامية	بيروت	ديوان
14	بشامة عامية	مطابقا	تونس
24	بشامة عامية	بيروت	البحر
28	بشامة عامية	مطابقا	البحر
309	ركاب	بيروت	البحر
26	بشامة عامية	بيروت	البحر
38	مطابقا	بيروت	البحر
99	قراصة	مطابقا	البحر
25	مطابقا	بيروت	البحر
	بشامة عامية	بيروت	البحر
32	بشامة عامية	بيروت	البحر

في الزمان القديم الذي آمن فيه الإنسان بالخرافات والأساطير والشياطين تداولت الأقاصيص حول الأشباح التي تقطن هناك وهو تفكير ضعيف وتبرير ساذج لا يدعمه المنطق

وفي الزمان الحديث الذي يطلق عليه عصر العلم وزمان المعرفة الذي آمن فيه الإنسان بالعلم والتكنولوجيا والذي إتسمت فيه دائرة العلوم وتقدمت وسائل البحث

الركاب	الطاقم	إجمالي	مجموع
26	6	وردود	أردتس
36	7	مجانس	ساحل جوان
33	7	جدا مينا	لغني
42	6	أردتس	باري لات
	13	مجموع كروبي	مجموع كروبي
	30	مجموع إنداد	مجموع إنداد
	10		
	4	باجاها	ساحل الباجا

يتمكن علماء جغرافيا البحار والمحيطات وعلموها التي تدرس جميع الظواهر المتعلقة بالمحيطات ومساحاتها وتأثيراتها من أي تحديدوا بطريقة وصفية ظروف هذا الاختلاف لا بطريقة تقنية أساليب.

الإختفاء دون أي شرح أو تفسير لظروف أو أسباب هذا الإختفاء.

الإيمان.. نحو الجنود!
 في إحصائية تم إجراؤها ورصدها أُنشئت آلاف
 مئات السفن والآلاف البحرة اختفوا في منطقة
 مثلث برمودا في ظروف غامضة وعاش البحرة
 أصعب ساعات عمرهم عاد بعضهم بعدها إلى
 الحياة وأخبرنا آخرين في رحمة الله في أعقاب
 الحسية والروح يوضح الجنود التالي بعض
 هذه السفن وهناك أمثلة أخرى عديدة.

الطيور إلى... والهاوية
 في أجواء مناخية صافية ومناسبة للطيور
 إختلج العديد من الطائرات العابرة فوق
 منطقة ميث بزموا ولم يعرف أحد ماذا حل
 بالطائرات وأين إختفت كما لم يسجل على
 أي أثر لها أو حتى العثور على مقاي أجزائها
 وطعامها والجدول التالي يوضح بعض
 الحوادث المختلفة هناك أملة أخرى عديدة.

الاسم	اللقب	التاريخ
أميرة	مكيديج	20 أغسطس 1900
أميرة	واحد كاد	28 أكتوبر 1824
إسحاق	لوكينا	7 يناير 1880
الفتى	فري	4 أكتوبر 1902
أميرة	ساراكين	6 مارس 1918
برايان	سان يانار	23 أكتوبر 1951
أميرة	مارس ساهيل بيك	2 فبراير 1963
أميرة	اسميرجوي	17 مايو 1968
إسحاق	أناي إيلاند	9 نوفمبر 1968
إسحاق	خافين إزاريداد	25 فبراير 1970
إسحاق	لوتا	18 مارس 1973

بهر الشيطان... منطقة الخطأ آخرى؟
 دلت الأبحاث على وجود منطقة في محيط الهياكل تمثل ظاهرة إختفاء الطائرات العابرة بها وتقع هذه المنطقة في شمال غرب اليابان بين اليابان وهجز موتين أبو جيما وقدة ماركوس وحلف إلياس "بهر الشيطان". وقد تبين فيها حالات الإختفاء وليس في وسعنا إختلال أمر آلات إلا وهو أ حالات الإختفاء تتم بنفس الطريقة والأسلوب

العام	الطائرة	السياسة
29 يناير 1948	ستار تيجور	أمريكية
ديسمبر 1948	DC - 3	أمريكية
17 يناير 1949	ستار إيرل	أمريكية
4 أكتوبر 1949	DC - 17	أمريكية
ديسمبر 1955	أمريكب 19	أمريكية
5 نوفمبر 1955	موتري دارلينج	أمريكية
5 يونيو 1965	B2S	أمريكية
1 يناير 1967	YC 122	أمريكية

التي استخدمها في عمليات برهونه، رغم إختلافها النوعي للحدث في المحققين.

ولقد إختفت في بداية العقد الخامس من القرن العشرين (1950 - 1954) 9 سفن



مصر تفوز في انتخابات مجلس المنظمة البحرية الدولية



دكتور جمال مختار



دكتور عماد شرف



الدواء شيرين حسن

في مجال التعليم والتدريب البحري

- 1- تلقى مصر بصفحة الأكاديمية البحرية العلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على أرضها منذ نشأتها عام 1972 مصر بصفحة الأمم المتحدة و IMO
- 2- تخرج من الأكاديمية منذ نشأتها عام 1972 أكثر من 100.000 من مكتب في كافة المستويات والدورات القصيرة والبلدية.
- 3- مساهمة مصر مع طرح حداثتها،
- 1- في عام 2005 تربط مصر مبلغ 30.000 دولار، 50.000 دولار لإنشاء تدريب المراجعين الفارسي AUDITOR SCHEME من خلال أعمال لجنة التقنية وبنات أعمال التدريب للمراجعين المصروع والبر والبحر والتوطين.
- 2- في عام 2003 أحت مصر اعتماداً بالغاً لجمعية الأمن البحري الذي تتيه IMO و بصمحت لمصنوع الأمن البحري بها مبلغ 150.000 دولار أمريكي، واستلمت منظمة IMO COM-POUND وبناتش مدير الأمن البحري الإقليمي بمقره لخدمة التكامل لخدمة التعاون مع IMO
- 3- مصر مقر محكمة التتبع قبل البحر للتوسط MBD MOU
- 4- مصر مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومقر الجامعة العربية التي هيئت أكاديمية كلفة لتدريب لائق IMO
- 5- قدمت مصر قبل التكميس 61 منحة دراسية في المعاهد البحرية المصرية والتمتد الأفريقي 61 منحة دراسية.
- 6- ساهمت الأكاديمية في بناء معاهد بحرية بكل من كريت ديفار - غانا - بنجاليش، واهتمت مؤخرًا مع منظمة لتقود الأفريقي.

فازت مصر في انتخابات مجلس المنظمة البحرية الدولية IMO حيث جاءت في الترتيب الثاني وحصلت على 116 صوتاً من إجمالي عدد أصوات الدول الأعضاء في المنظمة والبالغ عددها 141 دولة وذلك تحتفظ مصر بمقعدها الدائم بالمنظمة لأعضيتها كدولة رائدة بالمنظمة العربية والأفريقية. كما احتلت سفارتها المركز الأول بعدد 121 صوتاً، وهي المرة الأولى منذ أكثر من 10 سنوات التي تحصل فيها مصر على هذا المركز وهذا العدد من الأصوات.

- وتحضر المجلة على إلقاء الضوء على الكلمة التي ألقاها اللواء/ شيرين حسن في اجتماع الدورة 42 للمنظمة البحرية الدولية IMO حيث كان لها أثر كبير في تحقيق هذا الإنجاز جاء فيها - ومصر من أرائك الدول التي حرصت على المساهمة في إنشاء المنظمة البحرية الدولية، حيث انضمت إلى عضويتها في مارس 1958 وكانت الدولة رقم (11) وتحضر على المشاركة الفعالة في اجتماعات المجلس منذ عضويتها عام 1977، إن جهود مصر المبررة تسعى لنشأة الوكالة التطورات والمتغيرات في الساحة الدولية وتعمل جاهدة على تنفيذ توصيات المنظمة البحرية الدولية وما تصدره من إعلانات وتوصيات، وفي هذا الإطار لائتي أود أن أعرض على حضراتكم برنامجاً أهم ما حققته بلادنا من إنجازات خلال الفترة الأخيرة في مجال النقل البحري:

- 1- في مجال تأمين وسلامة حركة الملاحة البحرية،
- 1- تم إنشاء (8) محطات SAR-VTS في البحر الأحمر والمتوسط ومداخل خليج العقبة وجاري استكمال عدد من محطات AIS مصرية التصميم تلتحق شرق المتوسط وتأمين حركة السفن التجارية والساحية والسفن وإنقالات البترول ونقل الحبوب العالم وأوروبا والتي يزيد عدد من يبحر منها حول ميناها عن 23 ألف سفينة/ سنة.
- 2- الإشتراك مع كل من النمسا وإيطاليا عام 1986 بإتفاق صميمية إقليمية منع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والتي إنشئت بمقرتها روما 88 التي إنشئت إلى إقليمية SUA.
- 3- في مجال إنشاء وتطوير الموانئ البحرية،
- 1- خلال الفترة من 2002 إلى 2005 إلتزمت مصر عدد (3) موانئ رئيسية جديدة شرق بورسعيد البحر المتوسط وأوروبا والعالم،
- 2- البسطة للبحر الأحمر وباب أفريقيا
- 3- ميناء إيكبر أول ميناء متخصص قازر الطبيعي.
- 4- في مجال حماية البيئة البحرية،
- 1- إنشاء مركز لدراسة الموانئ في ظل النقل البحري بالإضافة إلى عضوية مصر بال REMPEC
- 2- في مجال التعاون مع الهيئات الإقليمية لعنفية في مجال النقل البحري،
- 1- إنشاء دة تطورات النقل البحري، كما تم تامة هيئة السلامة البحرية المصرية مع هيئة سلامة مملكة أوروبية لرغم مستوى PSC

بعد فوزها في المجلس التنفيذي

مصر تعرض إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة البحرية العالمية

عرضت مصر بصفحة أحد مؤتمرات المنظمة البحرية العالمية في القاهرة والتي تستغرق خارج لندن لأول مرة على مدى العامين القادمين، يأتي ذلك بعد أن حققت مصر أول أصول فوزاً ساحقاً بحصولها على المركز الثاني بعد سفارتها في الدول المنتجة في المجلس التنفيذي للمنظمة البحرية العالمية.

وكان الدكتور عصام شرف وزير النقل قد كلف اللواء بحري شيرين حسن رئيس ولد مصر في عرض رفعة مصر في إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة والتي تستغرق خارج لندن لأول مرة، وبحضر اللواء شيرين حسن بأن مصر أوضحت خلال المؤتمر أن قرارات هذه المنظمة تؤثر في العديد من الأنشطة البشرية وليس فقط في صناعة النقل البحري وإنما أصبحت منظمة ذات تأثير يتجاوز قطاع النقل البحري والسفن، بل يمتد إلى تسهيل التجارة بين الدول من طريق الموانئ (PAE) وأن قرارات المنظمة تؤثر في أكثر من 100 نشاطاً بشري، وأن الدول التي فلتت لاسماعات صناعة النقل البحري في إتصاعها لقمي سبقت غيرها من الدول إقتصادياً، وأضاف أن مؤتمرات المنظمة البحرية تؤثر في السياحة البحرية ونقل البترول والبيئة وصناعة البترول والنقل البحرية وصناعة بناء وإصلاح السفن وأسلوب التعليم والتدريب والسلامة حتى أن بعض قرارات المنظمة أصبح لها طابع سياسي وتحتاج لاجتماعات دبلوماسية عالية لإنتاجها مثل قرارات مكافحة الإرهاب البحري، وإشراك إلى في المنظمة تحوت من منظمة إستيطارية في المستيات والسياسيات إلى منظمة فاعلة ومؤثرة في صناعة النقل البحري كما وهناك إيجابه بنمو داخلها التي تصبغ لها قرارات سياسية على الأقل فيما يخص البحر والنقل البحري، وبحضر كمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بأن اللجان التي حققت مصر يرجع إلى دورها الرائد بالمنظمة العربية والأفريقية.

في رفعة عمل مصرية ومؤتمر دولي بلندن

إقامة مركز إقليمي لمكافحة القرصنة بإتجاه المنظمة

تقدمت مصر برفعة على كاتفة القرصنة البحرية في المياه الدولية، وذلك خلال المؤتمر الدولي للمنظمة البحرية الدولية الذي بدأ أعماله أمس في لندن، وتعرض للورقة إلى إقامة مركز إقليمي بحري عربي - أفريقي، يتم من خلاله تداول المعلومات عن أي أنشطة القرصنة البحرية.

وحضر اللواء شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل ورئيس ولد مصري في المؤتمر بأن المنظمة كانت قد طلبت من مصر أخيراً بصفتها أحد الأعضاء الدائمين استخدام فلوها كدولة رائدة بالشرق الأوسط والمنظمة العربية تحت الدول الأعضاء لتقديم مقترحات بناءة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية في المياه الدولية خاصة قناة السويس والصومالية وتلك يتم تعرض على العديد من مراكز الصياح لأعمال القرصنة من جانب جماعات مسلحة.

وقد طلب الدكتور عصام شرف وزير النقل بصورة إستيطارية لطايف التأسيس والتكامل مع مجموعة دول العربية والأفريقية وإدرة رفعة عمل مصرية في هذا الشأن، كما طلب أن تمثل الصومال في مؤتمر المنظمة الذي بدأ أعماله أمس، وكذلك العمل على ضم جميع الأعضاء والإحداث والقرارات التي إنشئت إليها مؤتمر صناعة الذي عقد في إيرلندا للماضي وتم خلاله هذه القضية التي تعد إلى إقامة مركز إقليمي بحري إقليمي يتم من خلاله تداول المعلومات عن أي أنشطة القرصنة البحرية.

وأستعرض المؤتمر خلال جلساته الأولى توصيات الدولية المتعلقة بالمعاهدات والإتفاقيات في مجالات النقل البحري، وكذلك الموازنة العامة للمنظمة.

وإجتمعت المنظمين بعدد ماضي مطهر مصر في إنجلترا بإقتضاه الزيد المصري الذي يضم الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري واللواء حسين البرميل رئيس هيئة السلامة البحرية الذي أعاد إستدعاه نائب الرئيس الأكاديمية حيث تم إستعراض الإستعدادات والإجراءات التي إلتزمتها مصر لإقامة انتخابات كعضو دائم بالمنظمة.



Barwil



SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.



UTOPIA

BULCON

BC

**NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA**



**EUROP. MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST**



SEAMATES



**DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE**

License No. 410 001 104 724
ISSUED ON 01/01/2004
FOR SA FLYTT MANAGEMENT SYSTEM



with address as per attachment

see below for details of the Certificate Management System Standard

Version 1.00 (01/01/2004)

This Certificate is valid for the following details as set out in the ranges

**Port & Marine Services
Including handling of Cargo and Logistics Solutions.**

1. The certificate holder

Barwil AS

Registered with Norwegian ship and
company law

01/01/2004

Det Norske

Veritas



MANAGEMENT
SYSTEM CERTIFICATE

01/01/2004

2. The certificate holder

Barwil AS

1. or the certificate holder

Det Norske Veritas Certification AS

Support, Verification

Support, Verification

Lack of fulfillment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.

Det Norske Veritas Certification AS, Veritetsveien 1, N-1322 Hovik, Tel: +47 67 57 00 00, Fax: +47 67 57 00 01



Barwil

office:

Alexandria S.A.

Barwil Alexandria

Barwil Alexandria

Barwil Alexandria

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com

الملتقى البحرى العربى الأول للتعاون التقنى ..



المنظمة البحرية الدولية «عمر جديد»



تحت رعاية معالى الدكتور/ عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية افتتح الدكتور المهندس/ عصام شرف وزير النقل المصرى، بحضور كل من معالى الوزير الفوض / جمال سليمان ممثل الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، معالى الأستاذ/ محمد الصفدى وزير النقل اللبنانى، معالى المهندس/ حاتم أبو شعبان مستشار الوزير لشؤون الموانى ومدير عام سلطة الموانى الفلسطينية، معالى المهندس/ مكرم عبيد وزير النقل السورى، معالى المهندس/ عمر محسن العمودى وزير النقل اليمنى، معالى الوزير/ كول مانيانق چوك وزير النقل والطرق والجسور بجمهورية السودان، سعادة المهندس/ سالم بن محمد المهيمى وكيل وزارة النقل العماني، والدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ولضيف من السادة رجال النقل البحرى بجمهورية مصر والنقل البحرى العربية الشقيقة الملتقى البحرى العربى الأول للتعاون التقنى تحت عنوان: «المنظمة البحرية الدولية .. عصر جديد، بالإسكندرية فى الفترة من 21-22 ديسمبر 2005 بتنظيم من جميع المنظمة البحرية الدولية بالاشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

ويناقدش التوجهات الجديدة للمنظمة البحرية الدولية يلتقواها من القيام بوضع المعايير والمستويات القياسية إلى رقابة الالتزام بتنفيذ تلك المعايير.



انلى كلمة الافتتاح الريان/ عماد إسلام رئيس اللجنة المنظمة والتي جاء فيها أنه افتتح جليل المؤتمر غير مسبق فى الاجتماعات الإقليمية والدولية الرسمية من حيث الأهمية والفائدة.

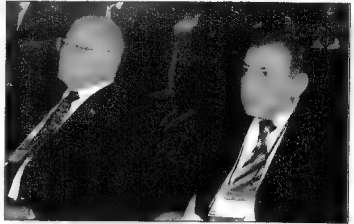
وشكر جهد الأكاديمية بإعتبارها جهة متخصصة تدعم العمل العربى المشترك والتعاون البحرى من خلال مشاريع مختلفة تتبناها الأكاديمية محليا وإقليميا ودوليا ..

وذلك من خلال المشاريع المختلفة على مستوى الدول العربية وأيد من تسييد الطريق فى التعامل مع الحاضر والمستقبل واتطلع إلى عصر العولمة فى مجال النقل البحرى، فهذا اللقاء بمثابة إنطلاقة الدور الرقابى الجديد وتأثير ذلك على نشاط النقل البحرى العالمى وفاعليته وأدائه ويكشف هذا اللقاء «المنظمة البحرية الدولية .. عصر جديد» عن إنطلاقة الدور الرقابى الجديد للمنظمة وتأثيراته على النشاط البحرى العالمى. وذلك ما أكد عليه «جيفيد إدواردز» مدير قسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية فى كلمته الافتتاحية مشيراً إلى أهمية هذا المؤتمر وحضور وفود من كافة الدول العربية فى مجال النقل البحرى وقضاياها فى منطقة البحر المتوسط والخليج العربى والبحر الأحمر حيث تسود مساندة الطاقة لهذه المنطة الإستراتيجية للعالم.

وقد أشار د/ جمال مختار إلى تطور نشاطات الأكاديمية وإنجازاتها المتتالية وأنشائها جميع المنظمة البحرية الدولية لمواجهة متطلبات العمل الجديدة. وعلمها العديد من مذكرات التفاهم لتعاون مع المنظمة البحرية الدولية فى مجال وضع



تابع الملحق البحرى العربى الأول للتعاون التقنى



والتكريم الثانى كان لألفا الأساطيل البحرية وكان من نصيب المملكة العربية السعودية وتسلمها الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم التميم «مدير عام ميناء العلم ورئيس إتحاد الموانئ البحرية العربية»
وتم اختيار السفينة المصرية الأميرة Princess، للحصول على جائزة سفينة العرب لعام 2005 وهى سفينة ملكوة لشركة بيراميدز الملاحة ورئيس مجلس إدارتها الريان محمود حدى.
بعد انتهاء مراسم الجلسة الافتتاحية انتقل الحضور إلى جولة في الأكاديمية البحرية.

وتولت كلمات المتحدثين حيث تكلم السيد بيليند إدواردز- مدير قسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية عن تطور المنظمة IMO والدور البارز للتعاون الفنى والتفويطات الرئيسية بها وفكر وإستراتيجية برامج التعاون الفنى المتكامل IICP وخضعاتها الإستشارية وكذا الدورات التدريبية والتدريبات وورش العمل والتوسع الإقليمى والشراكة من أجل التطور وقدم شرحاً وافياً حول تمويل برنامج التعاون الفنى لمنظمة IMO.
كما تحدث المهندس دى السيد القيسى مدير عام النقل البحرى والبحرى ببلبان عن رقابة دولة المياه وتكامله مع نظام رقابة دولة العلم من خلال التجربة اللبنانية (الإنتاجات والرقبى المستقبلية).
كما تحدث أيضاً السيد لوف فاسالو مدير الإدارة البحرية بمالطا والريان هانز روس خبير المنظمة البحرية الدولية .
المواثى والتأهيلات الدولية بآلمانيا والريان هشام وصفى وسعادة الأستاذ جان لويس بسول مدير المدير العام للشئون البحرية بفرنسا

المعايير القياسية ومتابعة تنفيذها والإنقال من مجرد هيئة إستشارية إلى المتابعة Monitoring بأن تطلب الدول اختيارياً بأن تخضع للتفتيش والمتابعة وإصدار التقارير التى تنشر فيما بعد على شبكة الإنترنت.
وأن الأكاديمية لها سبق الإبتكار في الإتحاد الدولى والأليبياد العربية والمحلية كما تشييف مصر هذا العام الأليبياد العالمية بالأكاديمية.
وقد قام الوزراء العرب بتكريم شخصية العرب لهذا العام وكانت كالآتى:-
جمهورية مصر العربية /رئان/ محمد تامر مسعود
المملكة الأردنية الهاشمية/ الدكتور/ مصطفى أمين مسأه
الجمهورية اللبنانية. /مهندس/ عبد الحفيظ القيسى

وزارة النقل تقود الجهود لتشجيع التبادل التجارى مع دول الكوميسا بلد الاجراءات التأسيسية لتدشين خط ملاحى منظم بين دول شرق افريقيا

بدأت لجنة النقل البحرى بمنظمة الكوميسا في إتخاذ الخطوات التنفيذية لإنشاء خط ملاحى منظم بين مصر ودول شرق أفريقيا تنفيذاً لقرار مجلس وزراء نقل الكوميسا الذى إلتحق بشهر الشيخ في سبتمبر الماضى. وقد بدأت بالإستكديرة 2005/12/17، إجتماعات مجموعة العمل الفنية المكلفة بوضع دراسات الجدوى الفنية والتشغيلية لشركة الكوميسا للنقل البحرى بمشاركة مصر والسودان وزامبيا وكينيا وإثيوبيا وسكرتارية الكوميسا.

وصرح السيد اللواء/ شيرين حسن محمود رئيس قطاع النقل البحرى وطلب حضوره لعرض وجهة نظر مصر بشأن إجتماعات سفن نقل الغاز الطبيعى ومستويات التدريب والتأهيل لبحارها وللعاملين في المهام البحرية في منصات الغاز البحرية في مؤتمر يعقد في لندن في نهاية يناير 2006.
ملف مصر قد تقدمت سابقاً بمقترح إضافى تعديلات على بعض المعاهدات والإتفاقيات الدولية لتراكم مع متطلبات الأمن والسلامة العالمية لأخبار الغاز ومن أنفاات وتسهيلات موانئ تصدير وإستقبال الغاز وإلى إقتراح المصرى ترخيص من المنظمة.

وكان الدكتور جلال مختار قد دعا إلى تحديث وتحديث محتويات مناهج تدريب العاملين في هذه الصناعة التى تتهم بها مصر جداً وتتوقع مساهمة بحرى أن يراهن عليها قطاع النقل البحرى المصرى مستقبلاً نتيجة للإرتقاء التزايد للإحتياج المصرى والذي رفع مصر إلى المرتبة السادسة بين مصدري الغاز الطبيعى في العالم
خاصة أن بعض الدول العربية قد وضعت مخططات لشراء أكثر من 72 سفينة غاز نقل.

أمر السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل بالتنسيق بين قطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لأخبار الدكتور محمد فرغلى نائب رئيس الأكاديمية وأستول من مجمع المحاكيات ومعهد الغاز الطبيعى البحرى لتمثيل اللواء/ شيرين حسن في هذا المؤتمر

وذكر السيد اللواء/ شيرين حسن محمود رئيس قطاع النقل البحرى المصرى إلى رأس الجلسة الإنتخابية لهذه الإجتماعات التى تشتهد بوضع خطوات تنفيذية لإنشاء الخط الملاحى ووضع مواعيد زمنية محددة لنحول الخط إلى الخدمة.
وقد تم اختيار السيد/ مصطفى الأول ورئيس مجلس إدارة شركة ترانسمار رئيساً للجنة، وصرح بأنه قد تقرر تحديد يونيو 2006 لإنتهاء من الدراسات الفنية التى تعدد نوعية البضائع المطلوب نقلها بين مصر ودول الكوميسا وتحديد نوع السفن المطلوبة وكذلك وضع النظام الأساسى للشركة التى سيتم المساهمة فيها وإدارتها عن طريق شركات القطاع الخاص والعالم وسوف تبدأ الفكرة نشاطها الفعلى مع بداية عام 2007 سواء بشراء سفن جديدة أو تجميع أسطول من الشركات العاملة حالياً في مصر والسودان وكينيا ودول أفريقيا أخرى لضمان وجود أسطول متنوع وكفى لجميع أنواع البضائع المطلوب نقلها بين مصر ودول تجمع شرق وجنوب أفريقيا.

وأك الأستاذ/ مصطفى الأول أن شركة النقل البحرى ستقود مصرى ومستوى البضائع في أفريقيا للإستفادة من 20 برتوكول موقع في إطار الكوميسا ويشمل الأسواق المجهزة المحاصلات الزراعية والقطن والمنسوجات والقهوة وشركة التأمين والأدوية وغيرها.

وسوف تقود الشركة أيضاً العاملين في مجال التجارة الخارجية من الإستفادة من الضمانات التمويلية التى يقدمها بنك التنمية الإفريقى وشركة تبادل الإعتمادات المستتدبة بين الدول الإفريقية بنظام سويفت.

وأك رئيس قطاع النقل البحرى أن الإجتماعات التى بدأت أمس وتنتهى اليوم



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لتسكن البضائع العامة والعبوات.

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المترتبة بها من العمل
التحميل والتفريغ والتثبيت والانتقال والتفتيش بالساحات
للمحافظة على سلامة الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات

- خدمة إضافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد وإصلاح الحاويات المبردة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك السفن) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون: ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) / تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ج: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

حقاً إنه "فكر جديد" لروح جديد.. فكل جديد.. فكل جديد كراته هذا (الرب) سرقة مفتوحة

«الحزب الوطني يحتاج إلى قرار إرادي..
«كرهية الشعب لهذا الحزب فاق كل التوقعات..

**الفساد.. الفضل.. التزوير.. الكراهية.. لذلك هو الحزب الوطني الديمقراطي قضيلاً فساد
ثم تخاطر على بال الشياطين.. فكل ذريع لم تشهد دولة على مستوى العالم.. تزوير فاضح
مفوض نخيل من بجوانحه البهايا..**



محطات وأخبار

خبر عاجل

قامت شركة إيفر جرين كوكس وهاباج
لوبيد بيده القدمة على الخط الجديد من
الصين إلى ميناء السخنة بواقع رحلة
واحدة أسبوعياً بحجم 2700 حاوية
البخارية الواحدة

العونة الأمريكية لنصر

صدر فرانسيس ريكاردوني السفير
الأمريكي بالقاهرة بأن مصر مازالت
أكبر مقلد للمعونة الأمريكية، وأن العام
الجارى يتضمن معونات غير عسكرية
تصل إلى نصف مليار دولار منها 200
مليون دولار نقداً، والباقي سلع ومعونات
برامج، وأشار السفير إلى تأييد أمريكا
لبرنامج مباركة الخصاص خلال السنوات
مليون وقليلة جديدة على السنوات
النفس القائمة، وأشار إلى أهمية برنامج
الاصلاح الماسي المصري لأنه يتواءم
مع برنامج الإصلاح الاقتصادي، وأن
الإدارة الأمريكية تعتبر مصر من أهم
الدول بالنسبة لها بعدما اكتسبت مزيداً
من الاحترام عندما أصبحت رائدة السلام
في العالم كله وليس في المنطقة فقط.

قناة فضائية أفريقية

يقوم خبراء الإعلام في الدول الأعضاء
بالإتحاد الأفريقي بإعداد تقرير حول
آخر تطورات تنفيذ مبادرة الرئيس حسني
مبارك الخاصة بإنشاء قناة فضائية
أفريقية يتم بثها على الأقمار الصناعية
للصحة، والتي اقترحتها قمة الإتحاد
الأفريقي التي عقدت في يوليو الماضي
بمدينة سرت الليبية، وسيتم تقديم
تقرير الخبراء إلى قمة الإتحاد الأفريقي
التي تعقد في يناير الجارى وبمقرها
البروفيسور ألفا مومو كيناري رئيس
مفوضية الإتحاد الأفريقي، ويشارك فيها
خبراء الإعلام الأفارقة وممثلو المنظمات
الإفريقية والجمعية للنمى.

حزب جديد بكوار جديد.. أفكار جديدة
بأفكار عمل جديدة، ويشترط ألا يكون قادتها
من أبناء لجة السياسات بل تكون الكوادر
من أبناء مصر بطاوعا وعرضا.. إن أبناء
مصر المخلصين كثيرين ولكن يحتاجون إلى
مناخ ملائم وتنظيم وصحي للعمل والإبداع،
إننى وللأسف الشديد دعوا بالحزب البعثي،
حاولت المشاركة البناء أكثر من مرة لكن
عوامل الطرد كانت أقوى بكثير من عوامل
الجذب، الجبهة والمرتزة والمعلمين هم الكوادر
وهم القيادات لذلك أبتعد الشباب وهرجت
القيادات الحقيقية المخرمة من الساحة
إننى أتشرف أن أعلن أنني لم أجد عضوا
في هذا الحزب الفاسد الفاضل المزور، لقد
أصبحت على يقين أن أمثالي من عقائد هذا
الوطن لا مكان له سلك حزب قاتله
صفوت كرمال وكامل الشاربي ونكرا عيسى
ومحمد كمال ومن على مشاكلكم، إنى الشعب
أصيب بالإحباط وأنا واحد من هذه الضعيف
أشعر بالإحباط واليأس، أنا كشاعر فغصيا
وكما.. لكن لا أصرح من إيمان في القلب
وطاعة نور تلوح في الأفق وسط هذه المخالفات
لكت الآن في خبر كان .. إننى أعشق مصر
وقرب مصر .. وأعشق الحرية المستولة ..
أكره القومى والفساد أبحث عن مباركة
سياسية قذرة، أتمنى أن أكون عنصر من
غلا في وطني يحتاج كل جده مخلص ولكن
كيف السبيل والوطن مصاب بوطانة متعقدة
حصلت شرابية مسبوقة ووطانة متعقدة إننى
أبحث عن أبناء مصر المخلصين .. إلى تكوين حزب
مصري شعبي يضم أبناء مصر المخلصين
يمارسون الديمقراطية في الوطن .. ويقضي على
حالة الفراء الحزبي الموهوم، ويعيد الأمل في
التفويض المصلحة .. إننا منتظرون.

هو أن هؤلاء الشباب رفعوا راية الحزب
الوطني وجاءوا مرشعين بدمه فكان رأى
الشعب بضميرة البسطة كل من رفع راية
هذا الحزب الفاضل الفاسد المزور أعرف
نواباً كثيرين شربوا من هذا الكأس المرير
« كأس الحزب المسموم إمرؤ نانا رشع أول
من سئل وصار نائباً لاجتاتيه العربى فى
الدورة التالية خرج مبهوماً بقرار الشعب
فدخل إنتخابات التالية مستقلاً فصار نائباً
فاجتارته الحزب فى الإنتخابات التالية فخرج
مبهوماً بقرار الشعب .. إنه الدكتور طلعت عد
الوقت وكفى لجنة الصحة السابق الذى يقول
دخلت الإنتخابات 4 مرات مرتين كتب فيها
مستقلاً ونجحت ومرتين كتب فيها حزب
وأننى وفطنت !! هل البصير في شخصي أم فى
المهاجرين أم فى الحزب الذى اختارنى وصرت
مرشحاً بولسداً

وكان إلى صديق آخر من نواب البيرة نجح
فى الدورة الماضية بالإسحاح وكان مستقل
وإجتراراً للخدمة الجيدة .. وكانت جموع
الشعبيين يقابلونى ويقولون لى شخصياً
صديقك هذا رجل ممتاز ونظيف اليد ونجوم
ويرائى له مستقبل كل كيبه العظيم أنه تابع
حزب الوطني، مشكلته أنه رمز الجمل !!
والفعل خرج هذا الرجل المخرم من السابق لا
لأنى سوى أنه مرشح الحزب البعثي، وساء
أمد القادة الكبار فى الحزب بعد التنتيجة
للجمعية لأن وكيف خرجت من السابق لقد
كانت كل التنازير الواردة قبل وتفيد ذلك
ناجح ونحتاج إلى (واسطة) تنسق !! فإنه
الطبيب المجرور وأسيدي، قد كان الحزب
والشعب والواسطة التى أسقطت والغبيرة
القاضية !!
أعتقد أن دور الحزب الوطني يجب أن يرتفع
هذا الحد ويتم البحث عن إنشاء وتكوين

لذلك كانت «الكراهية» كراهية الشارع المصري
على إختلاف توجهاته وإطائفه الجميع إتفق
على (رفض هذا الحزب) (رفض هذا الحزب) قد
فشل الحزب رغم كل الولوات التى يملكها
سواء أدوات مشرعية أو متصنعة، لقد فشل
بالحكومة ورفض من الحكومة وفشل من
الحكومة، أليست حكومة الحزب؟ إننا فيما
يبين حكومة الحزب وهو حزبا للحكومة ويحاول
الأصنام المستبدتين من الأوضاع الرامنة، لذلك
هو أبداً لم يكن حزبا للشعب ولن يكون، كنت
أعيب والتعاضى مع الإنتخابات السابقة ورايت
وسمعت ما لا يصح نشره من بلبلة وتزوير
واستعجال نفاق .. إننى أظلم هو المواطن
الرئيسى كرهى الشعب هو الضميمة وكانت
الخدمة المزعومة إلى الإكتونية الكبرى، رأيت بام
عيسى كيف ينتصر الأباطيل وكيف يجمع الفاسد،
لكن عزائى أن الشعب رغم حالة الفناء الرهي
لاى تنتاب كان شامداً إلى الكرامة وبملا
على تعاضيل المسألة لحقة بلملة، إنى نواب
الشعب العظيمين لم يذهبو تحت القبة ولم
يندعوا ما دام هناك «كلمة» و«ظلمة» وتظلمات
إن رجال الحزب الوطني أسوأ من ذلابة .. إنه
حزب بلا كوادر خلالة ولا مبدعة ولا مخلص
إنهم مجموعة من المرتزة والبلابيين بلا أجنة
ولا أفكار ولا برنجوم.. لا يوجد شئ اسمه
الإتصاد، إن الإصلاح الشخصى الرخيصة
والضيق فى البرنامج وفى الطموحات الكبرى
وأيذهب الوطن إلى العجيم، الحزب يمشى
حالة فوضى من الداخل وأمام عدم احترام
من الشارع، رجال الحزب يماريون مضهم
البعض لا من أجل مبدأ ولا عقيدة وإنما من
أجل المصالح الشخصية، إنهم يعرض الشباب
وهجوم مبكراً من سباق الإحتساب ثم
شيمتهم العارفة ورغم نجاحهم من الدورة
السابقة بإسحاح - وكان السبب الرئيسى

إنخفاض الطلب على بناء السفن

تتوقع شركة هيونداى للصناعات التتالية - التى تعتبر أكبر شركة لبناء السفن فى العالم - إنخفاض
الطلب على بناء السفن محوالى الثلث - وذلك بسبب الطفرة التى شهدتها الطلب على السفن فى الفترة
من 2003 إلى 2005 ما أدى إلى تناقص نمو حجم المبيعات التتالية بحرا .. ويتأذى على شركات
السفن البحرى لتراجع عن كل جده مخلص
الذين «نوع بناء» نائب رئيس الشركة قد من المتوقع أن تغزو الشركة بطلبات تصل قيمتها إلى
8.3 مليار دولار بالرغم من إنخفاض الطلب إلى 5.7 مليار دولار العام الجارى نتيجة لتراجع الطلب
على سفن الحمولات عام 2006 الجارى.

التجارة الصينية بالأرقام

وصلت قيمة التجارة الصينية الخارجية فى الأشهر العشرة الأولى من العام
الماضى إلى 1.148 بترليون دولار بزيادة قدرها 24% عن نفس الفترة من عام
2004، وزادت الصادرات بنسبة 31.1% حيث بلغت 613.5 مليار دولار،
وكانت قيمة زبادة الواردات 16.7% إلى 534 مليار دولار ما أدى إلى
وجود فائض فى الميزان التجارى قدره 80.4 مليار دولار.
وقد بلغت التجارة المتبادلة فى نفس الفترة بين الصين واتحاد الأوروبي
176.3 مليار دولار، وبينها بين الولايات المتحدة 172.3 مليار دولار، وبينها
وبين اليابان 150 مليار دولار.

البلطية في العمل البحري الدولي



بقلم: عادل عبد الوهيد
محامي بالاستئناف ومجلس الدولة

فوضتى النقابة العامة للنقل البحري في تمثيلها وحضور لجنة تعديل القوانين البحرية أو القوانين ذات الصلة بقانون التجارة البحرية رقم 1990/8، وهي لجنة - مازالت قائمة - دعت لها وتظنها - الهيئة المصرية سلامة الملاحة البحرية. وحضرت أولى جلساتها قبل شهر رمضان الماضي بما يقرب من أسبوعين. ودارت المناقشات حول موضوعات كثيرة مثارة في هذه القوانين، مثل مشكلات تطبيق عقود عمل البحارة مع مائة مصريين نسف حاملية الأعلام الأجنبية المتساهلة، ومسألة قانون تسجيل السفن وإشهارها والفلو في الرسوم، ومسألة قيد عدم بيع السفن رافعة العلم المصري إلا بهوافقة الوزير... إلخ.

ملة بموضوع بحثه، وقد تمتعت منذ هذه الفكرة، وأفادتني كثيرا في مذكرات القضاة لبعض الدعاوى التي أبشعها، ومنها دعوى إسترداد رسوم الغرامات البحرية، حيث وفقت على أن أمين الأساس التاريخي لفرض هذه التبعة من الرسم، حيث كانت المفاجأة تتمثل في أن التجار هم الذين فرضوها على أنفسهم لصالح مصلحة الجمارك. لصالح مصر والناس في مصر، لكي تقوم مصلحة الجمارك - وكانت في هذا الوقت تلك المواني وتديرها - بإنشاء الأرصدة والتكاليف وإشاعتها وإقامة الموانئ ومعامل السفن والبحر الزراعي والصمسي... إلخ، وهذا العمل الأملئي البعيد الذي قام به هؤلاء التجار، كان 125 عام قبل الاحتلال الإنجليزي لمصر... تفيلوا!.. وكنت قد كتبت مقال في الأهرام الإقتصادي في سبتمبر من العام الماضي، قد تضمنت معلومات تاريخية عن هذا الموضوع، خدمت فيها كثيرا من الحاميين، وأفادت القضاء أيضا إفادة، وإذا كان الشري بالشرى بذكر، فيفسرني موقف طريف حدث منذ عدة سنوات، حيث كنت قد حضرت مؤتمر دولي عن التحكيم البحري نظمته أكاديمية النقل البحري مع مركز القارة الإقليمي لتفكيك التجارى الدولي، وكان يدعونه من أستاذاني الدكتور فاروق ملى، وبعد إنتهاء اليوم الأخير من أعمال المؤتمر، بكت سيارة الدكتور ملى، وكان بجواره الزعيم الدكتور حسن شفيق - وهو - إن لا يعرف قدر هذا الرجل علميا وإستراتيجيا - رئيس لجان التشريع في قانون التجارة البحرية والقانون التجارى وقانون التفكيك التجارى الدولي، ورئيس اللجنة الدولية التي وضعت اتفاقية مونتريز... إلخ... وكان معنا في السيارة تكتو كمال حمدي رئيس محكمة إستئناف الإسكندرية والمقارن والمدير... وبعد أن إنطلقت السيارة، ساء الصوت فترة زمنية، بيده الدكتور كمال حمدي بسؤال وجه لتكتو شفيق عن المحاضرين الأجانب الشفكرين في المؤتمر، وبإذات السيدات الاستبايات وإجاداتهن للإلقاء والمصديح، وبدى ما يقتنعن به من ذوق وجهال عربي أصيل، وسأله عن رأيه فيها:

المصرية.. وإشربوا يا خلل ورومكم.. يا أصحاب الحق بهذه الأوامر القضائية وحراسة اليانة عرض المانط... مادام هناك ناس من بلدنا (مكة القلوم) دون أى إعتبار... ونحن أى وأزع ديني أو ضمير.. لكن الوزير "الشابى" رحمة الله عليه... كان له موقف جميل منا... مع الحق... مع إحترام القضاء... هذا من هذا الجانب المحسى والمنظم ليعمل البحرى المصرى وتاريخه، أيضا بعضا لا تقتنعن به إنتخابات 95 وما أفرزته من بعض عناصر نمت البشوية يصلح... دعنا من البلطية والبلطية والسيف والسنج والتزوير وتبديد القضاء الشرفى على لجان التجارى... دعنا لا نتحدث عن السياسة وأهلها به 52... دعنا من كل هذا... ريتا يركمك... لا ناك جوانب غريبة!.. إذا لا نتحدث عنها... إذا لا نتحدث عن الجوانب المصطنعة والإيديولوجية في النقل البحرى العربى! لا لا تستقرروا لقال، فانا والحمد لله أتمتع حاليا بمسحة جيدة بعد العملية الجراحية التي أجريت لقلبي منذ شهرين قليلة، وأصبح لقلبي وعقلي "صلحية للراحة" وإعجابا وبالكثيرة في مجلة إنترناشيونال... وسألا من وأنا وبنا وبمير وبميرها قد دسم لي بنشر هذه الخواطر.

ماهو الوضع؟

دعنا إعداد إقترامى وتبسيه، تمهيدا لإرساله للسيد رئيس الهيئة المصرية للإسالة البحرية، تحت أراجبع بعض كتب اللغة القانونى في مسألة تسجيل السفن وإشهارها. ومن ضمن هذا المراجع، كتاب عن شرح القانون البحرى لأستاذ الدكتور محمد كامل أمين ملى رحمة الله عليه، وهو بالمناصب قريب الدكتور فاروق ملى نائب رئيس مجلس النقل البحرى، والجميعيتى بأكاديمية النقل البحرى، والكتاب طبع عام 1954، وكنت أقرأ بإستمتاع، لعزارة المادة القانونية والتاريخية، وكان معروفا عن الدكتور أمين ملى له بالتاريخ، وهو الوحيد بين أساتذة القانون البحرى والتجارى الذى كان يتعصر فى الأجراس التاريخية للمعامل القانونية، إذ كانت لها

المجلات البحرية المختصة الكفيرة بلاى وسى تريد، لكي تسد حاجة هذه المؤسسات الإعلامية لموضوعات ومواد أخبارية وتحقيقات جديدة تزيد من نظلنا وبواجها وإقتراماتنا فى سلام، ثم تقوم الحكومة بعد كل كارثة، وإبشعها! المفارقة مع أصحاب الشركة المصرية للثاكة قبل تعويضات هؤلاء المتضررين الغلابة، وغالبا ما تقفل في مسعاها الشكور: لضوض السفينة المنكية للثان دوله العلم - هذا! إذ أن هناك قانونا من أساسه، أو أكثر تقف! أو إذا كان هناك أى الأساس لثاكة (المرطوب) موجودة على الخريطة، وأنا أقصد وأعنى الدولة القانونية، بالمفهوم الذى تحدث عنه المرحوم الدكتور يوسف المى رئيس القضاء ورئيس المحكمة الدستورية العليا الأسبق، سواء تلك التي وردت في أحكامه العنصرية أو في محاضراته الفنية، ومنها محاضراته الرائعة أمام أعضاء الجمعية البلطية المحضرة عام 1997... وأيضا هذا إذا لم تكن هذه السفينة المصابة بالزكام القاتل "أنفلونزا كوارث أصفر" مسجلة في أكثر من دولة، مثلا مثل القصورى الذين يحلون أكثر من بطاقة أو جواز سفر ومنهم فيهما عدة وظائف أو من... وتقوم هذه السفينة بتغيير علمها وجنسيته ويوما حسب أحوال من تعاملهم وتزعمهم ويتوهمهم ورجة الرقابة في مصر سواء كانت جادة أم مساهلة مثل دول أعلام سفن الرقابة التي يملكونها. بعد أن يتخلص منها إبيامهم في الدول المحترمة. وفي الصيف قبل الماضى حصل مع سفينة يونانية بحمولة 70000 طن من مخزون عليها عدد عجوزات لأكثر من عدة أيام فى قضايتها، ومنها حجز دولة علم السفينة ذاتها... أى اليونان... تفيلوا... يا حضرات، وكانت تمتح حراسة هيئة موانئ البحر الأحمر... وإستقراره هربت من متحف الليل، ولساعات البحرية القبض عليها في سفاجا بعد إتصال أجراء قبيلان ذات السفينة مع ممثليها المصرى وكان مديومها في كايته... وبعد ذلك وبفترة قار... تباح السفينة ويتم تغيير علمها وجنسيته في المياه الإقليمية

وقد تقرر في ذات الجلسة التي كان بإسرها السيد رئيس الهيئة والتي حضرها ممثلون من عدة جهات وممثلو النقل البحرى كرفة الملاحة وبعض شركات الملاحة وأكاديمية النقل البحرى وآخرين - بأن تكون "الجلسة القادمة خاصة بمناقشة وتحديد لثاكو لتسجيل السفن وإعداد المحاضرات على موضوع مشروعي القانون مقدم من الهيئة ذاتها من طريق بعض أعضاء إدارتى الشؤون القانونية وتفتيش البحرى، وبعد إنتهاها، يرفعها على السادة القصورى في الجلسة القادمة وبالعلم تلك ببررمان هذا الفاكس الشفكرين إقترامى، وهو خاص بصفورة وضع وإنشاء سجل خاص بالملاحة البحرىين لسفن وأعمال السفينة المصابة ليسر بإتجارهم مالا وإنا بإتجارهم مجهزين لهذه السفن وينطق نشاطهم من الموانئ المصرية، ومركز الإدارة الرئيسى لهذا النشاط تكون مصر، وقد قلت في مذكرتنا المرسله للسيد رئيس الهيئة بأن موضوع الإقترام لا يخالف القانون الدولى ولا قانون التجارة البحرى، والدولى كان يوضع حد لسلطة إعدام السفنوية للقانونية لثلاوة الدول البحرىين تجاه الدولة وأفرادها، حينما تتعرض مصالح البحارة والمعتبرين وأصحاب البضائع والبضائع والخطر: للخطر: مع ضياع أموال ويقطع وأفضى: يس تعرض فيها مؤسسات الدولة ذاتها تجاه مواطنيها والمجتمع ككل لإعتزاز وعدم الرضا: فلما حدث في كارثة السفينة "الغريبة" (الغريبة 95 بتاريخ 10/17/2005 والمملكة البحرىين، وهذه الكوارث البحرية التي إشتريت بها مصر في مدار عشرين سنة مضت، أصبحت تتكرر من جهة أخرى: بصفة دورية، ويحصل كارثة واحدة من إعمار التليل كل سنتين ونصف تقريبا... ويصبح "الصارو" ومركبته مع هؤلاء المحضرين لثاكو لهذه التبعة من السفن حاملية الأعلام دوله مضللة و"معملة" - مادة مسلية في الفضائيات والصحف والمجلات المحلية: بخاصة

من برائش الموت المحقق... وقد أنعم رئيس جمهورية فرنسا "على رؤسوان" بالجسلي "سام" والهللوهو صوبته تقديرًا لشجاعة، وافضت صفح العالم قفاه بالإشادة به ويرجاله الأفاضل.

ألم أقفل لخصراتكم منذ قليل... أن الجسلي وجه آخر ليإيجابي!

لقد أضباب لي الريان محمد بهي الدين هندور مطوية أخرى تريخية من هذه العاللة الليبانية، حيث رحمة الله عليه - مصاهرة بين مرشد - رحمة الله عليه - كان يعمل في هيئة قفاه المروس من عائلة "فغو" وهي عائلة كانت تعمل في بوزغ الاسكندرية أيضاً - وبين عائلة الجسلي، حيث إقترن بإحدى بناتهن.

رحم الله الجميع، وبتمك الله بالصحة والسعادة ورسول الببال وكل عام وأنتم بخير.

أحياناً وفي حذر وترقب أحياناً أخرى، شكما كانت أنماج القفاه بالزروق بعيدا، كان الرجال الأضداد كالمرية يصارعون الموج، حتى إذا خفقت قوته، إرتشوا إلى العاصفة يحاولون إقتحامها من مكان آخر!

وخيل للجميع في هذه اللحظات، أن أولاد الجسلي يحاولون المستحيل... فهل من المعقول أن ينجوا حيث فشل الأسطول البريطاني؟

ولكن الجماهير الخشدة على الشاطئ راحت تزجر كالبرعد، وتوصف لإبطلان وتحمهم على الماشية والنوصل إلى الباخرة في كل ثانية.

وأخيراً... وبعد نضال جبار مستمر دام ساعتين، استطاع نزيق "البطلون" أن يفتحق العاصفة ويشق طريقه إلى الباخرة فقتلوا ملكتين وتكاثرت طلالاً وأمرأة ورجلاً

من واقع أنفل البحرى وصور الجسليحة.. وسوب أنفل لخصراتكم القصة كما ورتت في صفحة 109 ويون تعلقي هنا: (... وأختم هذه الصواد بعاشنة الباخرة "شلمبلجور" الفرنسية التي إصطلحت بالصخور الواقعة تجاه ميناء بيروت الجنوبي، ففترقت صفحتها وأثقلت خراشات القود فيها، وما لبثت أن إنشطرت جزين ..

وكانت النافذة في طريقها من الإسكندرية إلى بيروت، وقد لقيت هذا المصير في حوالي الساعة الثالثة صباحاً، وكانت قد غادرت ميناء في 15 ديسمبر 1952 وعليها عدد من المسافرين من كانوا يعتمرون زيارة الأراضي المقدسة بمناسبة عيد الميلاد، وكان مقرراً أن تصل الباخرة إلى بيروت وحافات الزقاق البخارية أن تشق الأمواج الشائرة إقتحامها، ولكنها كانت تمس على الرغم منها، فإن البحر كان يرميها بعيداً في قلب العاصفة!

وكان المسافرين عليها قد تجمعوا على السطح، عند أعلى نقطة فيها وخشي البحارة أن يعيروا ضحية الدرائق، فمضوا خراشات البترول والزيت والملازيت الأسود الذي أحال البحر إلى لون أسود.

وكانت الجماهير الخشدة على الشاطئ تروى المسافرين وهم يتراكمون فوق السطح، ويكويون على الأرض في خوف مروع من العاصفة المزعجرة هوالهم. وكان رئيس الجمهورية اللبنانية كميل شمعون، يعضى على الشاطئ في عصبية، ويصر رأسه بين يديه مفكراً، ويطن الألام إعضاياه، ثم يهتف بالبحارة قائلاً: "يجب أن نعمل أي شيء لمن غير المعقول أن ننظلي عن هؤلاء الأبرياء، وهم قارب قريب أو أننى أنا!"

ويضعه البحارة أرواحهم في العاصفة وراحوا يهاجمون البحر في عناء وجهيرت، ولكن جميع الجهود ذهبت سدى! ... وجاء الليل - ولكن البحر لم يهدأ، والأمواج لم تضعف، وتقطعت خيوط الأسفل واحداً بعد آخر في إنقاذ اللاتئين وتلاين بريين من إشقاق الموت. وفي الصباح وصلت إفسالفت البريطانية، ولكنها إكتشفت أن الإقتراب من الباخرة ضرب من المستحيل، وطلعت محاولات زواربها البخارية في إختراق الأمواج.

وعندما ضعف الأمل ولتقطع الرجاء، تطلعت العينون كلها إلى السماء، تطلب الرحمة من أعلى القبة... أطل زروق أبناء "البطلون" وراح يشق أمواج العاصفة في جرة

ويعد هذه الملاحظة.. ساد الصمت مرة أخرى، ولم يلبس الدكتور شفيق بكمة أو تعليق فارتب أننا .. وكنت جالساً بجوار الدكتور العسكر كمال حمدي - أن ألقط بدوري إلى الصمت، محاولاً من جانبى أن أساعده في إستدراج الدكتور شفيق لكلام والبر، فقلت موجهاً حديثي للدكتور كمال حمدي، فيها معناه أن هناك سمة فريدة يفتض بها الدكتور محمد كامل ملش وحده دون باقي أساتذة القانون البحرى، وهو ولهم يسر، حكايات تاريخية تقدم موضوع بحثه، وأنه كثيراً ما كان يتحدث عن العرب وأمجادهم وقضاهم في النقل البحرى، وأن هناك مصطلحات في القانون البحرى على هيئة النقل البحرى الصاغى مرعى ملش القلطة، والترسانة (دار الصناعة)، وميناء مرسيليا(أصلها مرسى الله) وحددت بعض المصطلحات، قلت أيضاً، أن العرب في أسبانيا كان لهم فضل أكبر على الدنيا كلها .. ثم توقفت عن الكلام لملش الدكتور شفيق يتكلم ويرد علينا ويضيف من جيبه أى معلومة .. ويشاركنا الرأي .. فلم يحدث .. وخيم الصمت مرة أخرى علينا، وير من الوقت ما يزيد على عشرة دقائق والدكتور مشق يقود السيارة بهرص من جنون سائقي سيارات الأجرة ويهاصت المشروع وزمة شارع جمال عبد الناصر ..

ويقطع الطريق بقلعة ... وفجأة وبعد هذا الصمت الحروب يتحدث الدكتور شفيق موجهاً كلامه .. ليس لنا التمسيد أنا والدكتور كمال حمدي .. إننا موجهاً كلامه للدكتور فسروق ملش الذى كان مشغولاً بقيادة سيارته، وإكتشفت .. أو قل إكتشفنا نحن .. أنه كان يحضر الرء .. ويستعرض ذاكرة التاريخ لرب علينا خلال فترة الصمت تلك .. فلإنفتح في الكلام كاشفال المتفق مياها وخبريات .. وتحدث بخلاقة عن أمجاد العرب في أسبانيا في كذا وكذا .. وأن لهم فضل في العلوم البحرية والتجارة والتأويل.

وتحدث من إقتطاع نماء العرب والأوروبيين في الأندلس ... ثم تحدث عن الدكتور كامل ملش وقال عنه كلام طيب .. وأنه كان مشترك مع عميد كلية حقوق فرنسا على تأليف كتاب قانون بحرى كان يدرس على طلبة كلية حقوق باريس، وأنه الوحيد الذى كان يسرد النواحي التاريخية في الكتب، حتى قبل أن ونحن نسمع الدكتور محسن شفيق أنه ليس أستاذ قانون بحرى وتجارى فقط .. وإنما هو مرزح واع على أعلى مستوى .. وأستأذن لا يبارى من عانة أساتذة كلية القانون.

عائلة الجسلي

نعود إلى كتاب "شرب القانون البحرى" للدكتور أمين ملش، والذي كتبت أقره .. واكتشف أنه أورد حكاية تاريخية جميلة تستحق أن تحكى .. فاستمع للقارئ أن حكايها، لعل أساعده في تبديد جزء



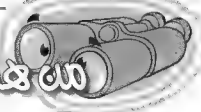
EGYTRANS

Integrated Global Transport Services and Solutions



Vessel	Voyage No	ET's Alexandria	Transshipment Port
G/CJARP	657/050	4/1/2006	GENOA/BARCELONA
LOUISE BORGHAUD	467/006	11/2/2009	GENOA/BARCELONA
G/CJARP	659/060	10/2/2009	ANTWERP-ROTTERDAM
CHARLOTTE BORGHAUD	3-67/004	31/1/2009	ANTWERP-ROTTERDAM
JORTH BORGHAUD	67/006	12/1/2006	ANTWERP-ROTTERDAM
NORTH BORGHAUD	307/2008	19/2/2009	ANTWERP-ROTTERDAM
RUTH BORGHAUD	903/004	20/2/2009	ANTWERP-ROTTERDAM
DAMASCUS		17/1/2006	PELUSIOTON
GHISLAIN SENATOR	AL SHARAF	12/2/2006	SEBELGAU-SINGAPORE
AL SHARAF		7/1/2006	SEBELGAU-SINGAPORE
ALWAJIA		19/2/2006	SEBELGAU-SINGAPORE

هنا وهناك



جسر الثقة بين الدول العربية

أكد الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة على ضرورة بناء جسر من الثقة بين الدول العربية المتجاورة حتى يمكن الاعتماد على مشروعات الربط الكهربائي كمدد المصادر الرئيسية لتغطية الكهرباء، وتحقيق الفائدة الاقتصادية المرجوة منه، ولابد من الاستفادة من الصورات والتجارب الناجحة في مجال الربط الكهربائي على مستوى العالم خاصة بين الدول الأوروبية، وكذا التجارب العربية الحالية في الشرق العربي بين ليبيا ومصر والأردن وسوريا، وفي المغرب العربي بين تونس والجزائر والمغرب.

إقرار موازنة الأعوام الخمسة

استضاف بنك التنمية الأفريقي برئاسة الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والري مجلس إدارة صندوق المياه الأفرى حيث تم إقرار موازنة الأعوام الخمسة القادمة التي تبلغ 5 مليارات و 600 مليون دولار يتم تخصيصها لتطبيق مشروعات توفير المياه وإقامة المنشآت لسكان القارة الأفريقية، بجانب التنمية الزراعية، وتوفير الغذاء، وقد وافق مجلس إدارة الصندوق والبنك الأفريقي للتنمية على عقد الاجتماع المقبل في القاهرة في شهر إبريل عام 2006.

إنشائيات دول حوض النيل

صرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والري، ورئيس المجلس الشرقي الدائم للمجلس العالمي للمياه ورئيس المجلس العربي للمياه بأن دول حوض النيل الشفيرة إنشئت على:

- عدم بيع المياه لأي طرف من الأطراف.
- عدم نقل مياه النهر خارج نطاق دول الحوض.
- ضرورة الإخطار المسبق لأي من المصالح قبل تنفيذ أي مشروعات مائية.
- تنفيذ المشروعات التي تثبت الدراسات الفنية جدواها بشرط عدم الإضرار بأي دولة من الدول النيلية الأخرى نتيجة لهذه المشروعات.

مركز للطوارئ البحرية

تم الاتفاق على إنشاء مركز للمساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية بمدينة العرفة حيث سيتم إنشائه خلال شهر يناير الجاري، وقد صرح المهندس ماجد جورج وزير الدولة للشئون البيئية بأن المركز تم إنشائه وتزويده بالبحريات والمعدات المبرية للقيام بالمهام البحثية، ويجمع بين إقليم البحر الأحمر ومطبع عن فوجا لإستخدام السفن أو جميعها وحوادث التلوث البحري باليت والموت، إضافة وإتى تتلق بالمائل البحري والإنشائيات الناجمة من أنشطة التلوث من البترول والمواد التي تعرض البيئة البحرية لتلوثها.

تدريب كوادر جزائرية

صرح محمد الفتى رئيس الاتحاد التفاضلي المصري للثورة السمكية بأن اللجنة المصرية الجزائرية المشتركة في مجال الصيد البحري قررت قيام الاتحاد المصري بتدريب كوادر جزائرية في مجال الصيد وإستزراع السمكى وصناعة السفن والصناعات السمكية التحويلية، وسيتم خلال الثلث الأول من العام المائى على الدورة الخامسة للجنة.

لائحة تأشيرات جديدة

أصدرت وزارة الخارجية السعودية لائحة جديدة لمح التصاريح لرجال الأعمال والمستثمرين بغرض دعم مسيرة التنمية الاقتصادية التي يشهدها الاقتصاد السعودي لجذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية، وتمتع الوزارة لتشيير رجال أعمال لأصحاب ومالكى الشركات والمؤسسات برؤساء مجالس الإدارات والمستثمرين من رجال الأعمال، وذلك بغرض تسهيل إجراءات دخولهم إلى المملكة، وتمتع بتشيير لغرض إزارة التجارية من قطاعات لمملكة مواشيرة لمقلى ومندوبى الشركات والمؤسسات الأجنبية الذى يتقدم بطلبهم لإتحاد ومجالس الغرف التجارية والصناعية السعودية، وتمتع بتشييرات دخول بغرض الزيارة للأشخاص المتقدمين لمل مولات مقابل أجر وليس لهم صفة تجارية.

3157 مليون دولار إيرادات قناة السويس فى 11 شهرا

حلفت قناة السويس نسبة نمو فى إيراداتها خلال الأحد عشر شهرا الأولى من العام الحالى بواقع 13 ٪ مقارنة بالأشهر المماثلة من العام الماضى. وبلغت إيرادات القناة 3 مليارات و 157 مليون دولار خلال الفترة الممتدة من أول يناير وحتى نهاية نوفمبر من العام الحالى.

أخبار من فوق السحاب

رئيس اتحاد الأفراء

عقدت اللجنة التنفيذية لإتحاد شركات الطيران الأفريقية اجتماعها فى جيجانسبرج حيث تم بالإجماع إنتخاب المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران رئيسا لإتحاد الأفراء فى دورته الجديدة، وذلك تقديرا لدور مصر للطيران الرائد فى مجال النقل الجوى.



طائرات جديدة لمصر للطيران

صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأن الشركة ستقوم بشراء 8 طائرات، وذلك فى إطار خطتها لزيادة عدد طائرات أسطولها إلى 60 طائرة بحلول عام 2010، وقد سبق للشركة أن تقلبت على شراء 12 طائرة طراز بويينج 737 / 800، ويتم إستكمالها اعتبارا من العام الجارى وحتى عام 2009.

جوائز عالمية للطغرية

فازت شركة الخطوط الجوية القطرية بلقب شركة الطيران الرائدة فى الشرق الأوسط، وذلك بعد حصولها على أربع جوائز عالمية فى فئائيات الدورة الثانية بعد اعرض لندن العالمى، وتمتلك الشركة قطرية أسطولاً مكون من 42 طائرة تنطلق رحلاتها إلى 66 محطة فى العالم، وقد حصل رئيس الشركة أكبر البانكو على لقب شخصية عام 2005.

شركات خاصة



صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران بأن الرحلة القبطية تستشهد بتسجيع وتقسيم إجراءات إنشاء شركات طيران خاصة فى مصر بإستثمارات مصرية أو عربية أو أجنبية، وذلك لمواكبة النمو فى حركة النقل الجوى بما يتناسب مع مكانة مصر، وسوف يتم تركيز أولويات العمل فى قطاع الطيران المدني خلال المرحلة القادمة على تطوير المطارات حسب أحدث المقاييس العالمية، وتنمية القوى البشرية العاملة فى مجال الطيران الشنى.



كتاب يحوى كل المعلومات

أصدرت مصر للطيران لأول مرة فى تاريخها كتابا للتشغيل يحتوى على جميع المعلومات عن مواعيد الرحلات من جميع بقط التشغيل فى العالم، وقد صرح محمد منير رئيس القطاع التجارى بأن هذا الكتاب سيجعل مباءة لخدمة الجوى محفلة تراثية عالمية خاصة بعد بداية تطبيق سياسة طرق الأيواف، حيث يكون بمقدور أى راكب فى العالم تتبع جميع الرحلات التي يستقبلها المطار والرحلات التي تطلع منه.



دع الإيقاتصر

قرر الإئتاد الدولى للنقل الجوى «الأيأتاء» إهداء مصر «دع الأيأتاء» وذلك بمناسبة مرور 60 عاما على انضمام مصر للطيران إلى الإئتاد، وتقدير لدورها الرائد فى مجال النقل الجوى على المستويات المحلية والإقليمية والدولية، وكعضو مؤسس للإيأتاء.



ميدتيرانيان لصيانة وإصلاح السفن



مركز خدمة فني للعرض والمعالجة الموثوقة للصيانة البحرية الدولية التابع
للمركز الدولي

**توريدات بحرية - تموين سفن - مقاولات - تجارة جميع منتجات الكاوتشوك
لهاتشات المناظر والأبواب القاطعة للمياه والمبرايك والفندر**

نشاط الشركة



مهندس / هادي الشويري
مهندس / إيهاب هادي الشويري

إصلاح السفن:

ماكينات رئيسية ومولدات، طلمبات الطرد المركزية، الترسية - الترددية -
المكبسية - تصنيع مواسير وحزل المواسير والسفانات - ودوائر العادم - الكوربات
بمادة الأيوكس - معدات كهربائية وف مواتير فمناطيسية.

توريدات بحرية:

بلوف ومواسير وجميع المقاسات والطرازات (ارمتو - نحاس - صلب - استانلس
استيل) وصلات تمدد كاوتشوك - غراطيم الضغط العالي - ميكانيكال سيل - جميع
الطرزات - رولمان بلي.

تصنيع:

منبرايك - زرايين اشمية المناظر - فلانر نحاس - وصلات تمدد استانلس استيل لخطوط مواسير
العادم من ٤٢١ كبا لنتج كاوتشوك لجميع انواع الطلمبات وماكينات الدبزل. وعلى استعداد لتنفيذ
جميع الاسطوانات - امبيلر طلمبات الكاوتشوك - الاول رنج - الاول سيل.

المتوان:

30,28,18 ش موش باشا الهرمك - الاسكندرية.

مكتب الميناء: باب 1 امام الحروز الساحلي

ص.ب 1027 اسكندرية

ت: 4819250-4806392 ف: 4872455





بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعي لعام 2005

أقيمت على مدى يومين بنادى المعادى بالقاهرة بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعي تحت 12، 15، 11 سنة وكانت النتائج كما يلي:

بطولة الجمهورية تحت 12 سنة

الفردى العام



تحت 12 سنة



تحت 12 سنة



تحت 12 سنة

أداة الصولجانه

- 1- ماريز فريد شوقى (الشمس)
- 2- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)
- 3- ياسمين محمد رستم (سيبورتج)

أداة الكرة

- 1- ماريز فريد شوقى (الشمس)
- 2- ياسمين محمد رستم (سيبورتج)
- 3- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

أداة الحبل

- 1- ماريز فريد شوقى (الشمس)
- 2- سلمى محمد (المعادى)
- 3- ياسمين محمد رستم (سيبورتج)

أداة القربط

- 1- ماريز فريد شوقى (الشمس)
- 2- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)
- 3- ساره بدوى (سيبورتج)



الأستاذ المهندس أبو حسين رئيس نادى المعادى يسلم الجائزة للاعبة ياسمين رستم

تابع بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعي لعام 2005



تحت 15 سنة



تحت 11 سنة



الأستاذ / مملوح أبو حسين رئيس النادي للأستاذ / إيمان همام رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي بتونس / الأستاذ /

بطولة الجمهورية تحت 15 سنة

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| أداة الشريط | الكرة |
| 1- ميار رجب (الشمس) | 1- الجزيرة |
| 2- دينا حمدي (الجزيرة) | 2- سيورتيج |
| 3- أسماء نادر (سيورتيج) | 3- سموحة |
| أداة الصولجانا | الفردى العام |
| 1- ميار رجب (الشمس) | 1- ميار رجب (الشمس) |
| 2- دينا حمدي (الجزيرة) | 2- مي التاج (سموحة) |
| 3- سلمى نادر (سيورتيج) | 3- مي علاء الدين (الجزيرة) |
| أداة الطوق | أداة الجبل |
| 1- ميار رجب (الشمس) | 1- ميار رجب (الشمس) |
| 2- سلمى نادر (سيورتيج) | 2- مي علاء الدين (الجزيرة) |
| 3- مي التاج (سموحة) | 3- سهير أحمد (الصعيد) |

بطولة الجمهورية تحت 11 سنة

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| أداة الكرة | أداة الجبل |
| 1- هبة البوريني (الجزيرة) | 1- هبة البوريني (الجزيرة) |
| 2- هنا مطصفي (الصعيد) | 2- أهباب وائل (الصعيد) |
| 3- أهباب وائل (الصعيد) | 3- هنا مطصفي (الصعيد) |
| أداة الطوق | أداة الشريط |
| 1- هبة البوريني (الجزيرة) | 1- هبة البوريني (الجزيرة) |
| 2- أهباب وائل (الصعيد) | 2- هنا مطصفي (الصعيد) |
| 3- هنا مطصفي (الصعيد) | 3- أهباب وائل (الصعيد) |
| الفردى العام | |
| 1- هبة البوريني (الجزيرة) | |
| 2- هنا مطصفي (الصعيد) | |
| 3- أهباب وائل (الصعيد) | |



بطلات نادي سيورتيج

شكر وتقدير:

تتقدم إدارة مجلة الشكر الجزيل والتقدير للميدان الأستاذ أحمد رجب حسين على حسن تعاونه معنا.

مجتمع إنترناشيونال

أجمل التهنأت للعروسين الأستاذ / أحمد
عبد الرزاق وعروسه هدى عبد الرحيم



في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم بحمد الله زفاف المهندس / طارق
أحمد إلى الزميلة الأستاذة / صفاء القلاوي وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين
وأسرتهما بألف مبارك وتتمنى لهما كل سعادة وفناء



في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف محمد
خليل إلى الأستاذة / إيمان كريمة الزميل المفضل محمد
خليلة وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتهما
بألف مبارك

أجمل التهنأت للعروسين يحيى دسوقي بيميناء
الإسكندرية وعروسه سامية من الحاج إمام
يوسف بقطاع النقل البحري



في حفل بهيج جمع الأهل
والأصدقاء تم زفاف
الأستاذ / محمد أحمد
حافظ الهريدي من شركة
إسكندرية لتداول الحاويات
على الأستاذة / موزان
أحمد العباسي ألف مبروك
العروسين



الهندسة / د. محمد عبد الهادي
المدرس المساعد
بوزارة سياحة باشا
الإسكندرية
ألف مبروك إختيارك
الإختيار الأمثل للذكورة ..
زوبك (م / محمد زكريا غوش)

عبد ميلة دسوقي

الأستاذ / فوزي أحمد
مستور مدير عام كبير
أخصائي العلاقات العامة
هيئة ميناء الإسكندرية
يمني خفيته كريمة محمد
جيهانج بعيد ميلادها
الأمجد وعيال مائة سنة

أزراء محمد مصطفى / منار محمود محمد الكليبي / مروان محبت

مكتب الأستاذ / عبد الحميد مرسى علوي
الحاصل بالنقش والمستوية العليا يهني
السيد الأستاذ / عصام سالم برئاسة
مجلس إدارة شركة مصر للتجارة
الخارجية وترجو لسياحتكم دوام التوفيق
والنجاح

منظمة الجمارك العالمية تمنح شهادات تقدير

١- ٤ خبراء مصريين
قررت منظمة الجمارك العالمية منح
شهادة تقدير لأربعة من قيادات
مصلحة الجمارك المصرية ، وذلك تكريماً
لجهودهم الإستثنائية في خدمة الجمارك
المصرية وتيسير حركة التجارة العالمية
.. فقد منحت المنظمة شهادات تقدير
لكل من رئيس قطاع المنطقة الشمالية
والغربية محمد حسن محمود ، ورئيس
الإدارة المركزية لجمارك المحسوبة
والمنطقة الغربية علي عبد الرزاق
حسن ، ورئيس الإدارة المركزية للشؤون
القانونية الدكتور محمد نجيب السيد ،
ومدير عام الفحص بالأعضاء نائب رئيس
وحدة التطوير الجمركي محمد مجاهد
أبو العلاء



في إطار بث روح التعاون بين الشركات قام فندق
مريديان هليوبوليس بالإشتراك في دورة "موبينيل"
الثانية لكرة القدم والتي أقيمت خلال شهر رمضان
على ملاعب نادي الجزيرة، وقد إستمتع فريق المريديان
بالبطاريات الودية التي كانت تقام بينه وبين فرق
الشركات العالمية المشاركة في هذه الدورة
ويظهر في الصورة من اليمين
أكرم زاملو - مدير إدارة الموارد البشرية مع فريق كرة
قدم فندق مريديان هليوبوليس

دع التفوق لمريديان هليوبوليس
بمناسبة الإحتفال بيوم السياحة العالي تحت رعاية
الدكتور أحمد خليل رئيس مجلس الوزراء، تم تكريم
فندق مريديان هليوبوليس وذلك بمنحه شهادة تقدير
للجهد الذي بذله الفندق في حركة تنشيط السياحة
في مصر
ويظهر في الصورة الدكتور / أحمد ذهاية - رئيس مجلس
الوزراء والمهندس / أحمد الجرجسي - وزير السياحة وهما
يسلمان شهادة التقدير ليورج ليدر - مدير عام فندق
مريديان هليوبوليس



ترافكو أفضل شركات السياحة المصرية



بمناسبة الإحتفال السنوي بيوم السياحة قام معالي الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء بتسليم قيادات مجموعة شركات ترافكو جوائز التفوق في مجالات السوق السياحي المختلفة بعدما إستطاعت الشركة العملاقة الفوز بلقب الشركة الأفضل للعام التاسع على التوالي. حيث حققت الشركة أعلى معدل جذب للسائحین بلغ 593.094 سائح، وهو ما يأتي استمراراً للتميز والتفوق الذي تحققه المجموعة تحت قيادة السيد / حامد الشبني رئيس مجلس الإدارة الذي تسلم جائزة المركز الأول من السيد رئيس الوزراء وذلك بحضور السيد أحمد القرني وزير السياحة والفريق أحمد شفيق، وزير الطيران للحفل الكبير الذي أقيم بفندق هيلتون دريم.

وبجانب لقب الشركة الأولى، حصلت ترافكو العديد من الجوائز الأخرى وهي: جائزة أفضل المنشآت المحافظة على البيئة لفندق Soly Mar Pioneers بالوحدات الخارجية وتسلمها الأستاذ توفيق القاضى مدير عام فنادق سوليمار، الذي تسلم أيضاً جائزة أفضل المنتجعات السياحية بالمناطق النائية لشركة أم الجريسات، وحصلت أيضاً شركة Alpitour group Egypt على المركز السادس للشركات الأقل من خمس سنوات تواجد في السوق، وتسلمها الأستاذ خالد يسري مدير قسم Alpitour.

والجدير بالذكر أن نجاحات ترافكو المستمرة بالسوق السياحي المصري تأتي انعكاساً لنظام الإدارة الذي تتبعه الشركة منذ ما يزيد عن ربع قرن، حيث وصل عدد العاملين بها إلى 11 ألف موظف من أكفأ الكوادر السياحية بمصر، وتمتلك ترافكو 1040 غرفة فندقية عالمية، و8265 غرفة فندقية ثابتة، بالإضافة إلى 800 سيارة سياحية.



TRAVCO GROUP

مجموعة شركات ترافكو

WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02)- 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943